



BOLETIN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

IV LEGISLATURA

Serie D:
ACTOS DE CONTROL

15 de septiembre de 1990

Núm. 91

INDICE

<u>Núms.</u>		<u>Páginas</u>
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA		
<i>PREGUNTAS</i>		
184/003834		13816
	Autor: Cholbi Diego, José.	
	Razones que existen para no acreditar el complemento de productividad a los Policías de la escala básica que trabajan como funcionarios de apoyo de los Grupos de la Policía Judicial y desarrollan su jornada sin horario fijo	10
184/003835		13817
	Autor: Cholbi Diego, José.	
	Evaluación que hace el Gobierno de los resultados de las medidas adoptadas para agilizar la tramitación del Documento Nacional de Identidad (DNI)	10
184/003836		13818
	Autor: Cholbi Diego, José.	
	Causas de la falta de coordinación entre los distintos responsables de la Administración en relación con las obras de la Comisaría de Policía de Elche (Alicante)	10
184/003837		13819
	Autor: Cholbi Diego, José.	
	Incremento durante el verano de los efectivos de las Fuerzas de Seguridad en la partida ilícitana de El Altet	11
184/003838		13820
	Autor: Cholbi Diego, José.	
	Realización de un estudio acerca de las medidas en vigor en materia de política preventiva y asistencial en relación con la delincuencia	11

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/003839	13843
Autor: Sartorius Alvarez de las Asturias Bohorques, Nicolás.	
Agravamiento de la situación de la Administración de Justicia, como consecuencia del cese de numerosos funcionarios interinos	11
184/003840	13844
Autor: Vázquez Romero, Narcís.	
Acciones específicas de la Dirección General de Inspección para el cumplimiento de la legislación vigente en materia de seguridad e higiene en el trabajo en cada sector, y resultado de esas inspecciones en las provincias de Castellón, Valencia y Alicante	11
184/003841	13845
Autor: Vázquez Romero, Narcís.	
Número de líneas telefónicas solicitadas, instaladas y pendientes de instalar en las provincias de Castellón, Valencia y Alicante en los años 1987, 1988, 1989 y primer semestre de 1990	11
184/003842	13846
Autor: Vázquez Romero, Narcís.	
Contenido del Programa de creación de una Base Industrial, Energética y Tecnológica Medioambiental que se instrumenta a partir de 1990 por el MINER	12
184/003843	13847
Autor: Martínez Blasco, José Luis.	
Construcción de muros de protección en la travesía del ferrocarril por la localidad de Ateca, PK 231-231,5	12
184/003844	13848
Autor: Martínez Blasco, José Luis.	
Exclusión de Zaragoza y su entorno en el Plan de transportes de Cercanías 1990-1993	12
184/003845	13849
Autor: Martínez Blasco, José Luis.	
Demora en la puesta en funcionamiento del Centro de Salud de Tarazona (Zaragoza)	12
184/003846	13850
Autor: Martínez Blasco, José Luis.	
Sustitución del paso a nivel existente en el PK 230-275 de la línea férrea Madrid-Zaragoza	13
184/003847	13851
Autor: Martínez Blasco, José Luis.	
Creación de un nuevo servicio de ferrocarril interurbano entre Arcos de Jalón y Zaragoza con salida a la primera localidad hacia las 13 horas y de la segunda a las 12 horas, para posibilitar a los pueblos de la ribera del Jalón incorporarse en Calatayud o Zaragoza a los trenes de largo recorrido	13
184/003848	13852
Autor: Martínez Blasco, José Luis.	
Provisión de puestos vacantes para funcionarios de la Administración Local con habilitación de carácter nacional	13

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/003849	13858
Autor: Martínez Blasco, José Luis.	
Aprobación del proyecto de variante de la CN-232, en los términos municipales de Zaragoza y Utebo	13
184/003850	13878
Autor: Rojas Marcos de la Viesca, Alejandro.	
Modificación del proyecto de la variante de la carretera N-340, por el que se suprime el acceso directo a Benalmádena Pueblo (Málaga) desde la variante en construcción	14
184/003851	13880
Autor: González Lizondo, Vicente y 1 Diputado.	
Posición del Gobierno acerca de la situación planteada en el Golfo Pérsico y razones por las que no ha informado al Parlamento sobre dicho conflicto	14
184/003852	13881
Autor: González Lizondo, Vicente y 1 Diputado.	
Envío de tropas españolas al Golfo Pérsico y procedimientos utilizados para seleccionar las tripulaciones de los buques	15
184/003853	13882
Autor: González Lizondo, Vicente y 1 Diputado.	
Repercusión del conflicto surgido en el Golfo Pérsico sobre la economía española	15
184/003854	13883
Autor: González Lizondo, Vicente y 1 Diputado.	
Medidas previstas por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para eliminar el peligro que supone el deficiente peralte de la curva que se halla en el desvío de la carretera N-III, entre las poblaciones de Cheste y Chiva, con motivo de las obras de la Autovía Madrid-Valencia	16
184/003855	13899
Autor: González Lizondo, Vicente y 1 Diputado.	
Responsabilidad de la empresa Ceres por la falta de pagos de los viajes organizados por el Instituto Nacional de Servicios Sociales (INSERSO) para la Tercera Edad	16
184/003856	13900
Autor: González Lizondo, Vicente y 1 Diputado.	
Situación provocada entre determinados colectivos por la entrada en vigor de la obligación de presentar el Número de Identificación Fiscal (NIF) para efectuar determinadas operaciones bancarias	16
184/003857	13901
Autor: González Lizondo, Vicente y 1 Diputado.	
Medidas a adoptar para la apertura de nuevos mercados en el exterior para la comercialización del mueble, así como para ofrecer apoyo a la industria del mueble	17
184/003858	13907
Autor: Rojas Marcos de la Viesca, Alejandro.	
Utilización del edificio de la Prisión Provincial de Jaén para la instalación de los órganos judiciales existentes, tal como ha solicitado la Junta de Gobierno del Colegio de Abogados de dicha localidad	17

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/003859	13934
Autor: Ollero Tassara, Andrés.	
Grave estado en que se encuentran los calabozos judiciales de Granada	18
184/003860	13984
Autor: Homs i Ferret, Francesc.	
Acciones previstas por el Gobierno para paliar la crisis estructural que padece el sector textil y de la confección, y para adaptar éste al resto del Mercado Unico de 1993	18
184/003861	13988
Autor: Rojas Marcos de la Viesca, Alejandro.	
Paralización de las obras del Puente de las Delicias, en Sevilla	18
184/003862	13996
Autor: Rivera López, Ramiro.	
Distribución de los médicos y facultativos del «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III, a 31-7-90	19
184/003863	13997
Autor: Rivera López, Ramiro.	
Tiempos de espera, por cada servicio, durante el primer semestre de 1990, en el «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III.	19
184/003864	13998
Autor: Rivera López, Ramiro.	
Número de camas, y grado de ocupación de las mismas, que tiene el «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III	20
184/003865	13999
Autor: Rivera López, Ramiro.	
Plantilla de facultativos, desglosada por especialistas del «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III, así como la del resto del personal sanitario no facultativo	20
184/003866	14001
Autor: Camisón Asensio, Felipe.	
Designación del Presidente de la Compañía Trasmediterránea, así como de su filial, la Compañía Naviera Unión Menorquina	20
184/003867	14002
Autor: Fernández de Mesa Díaz del Río, Arsenio.	
Contenido del pacto de eficacia limitada firmado en ENDESA, AS PONTES	20
184/003868	14003
Autor: Fernández de Mesa Díaz del Río, Arsenio.	
Posibilidad de acceso de los Comandantes de Infantería de Marina a Jefes de Instrucción de la Escuela Naval Militar, Cuarteles de Instrucción de Marinería, u otros centros donde exista el cargo de Jefe de Instrucción	21

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/003869	14004
Autor: Fernández de Mesa Díaz del Río, Arsenio.	
Motivos por los que la Demarcación de Costas dejará sin personal los faros de Punta Insua, Corrubedo, Touriñán, Prior, Punta Candelaria y los balizamientos agregados	21
184/003870	14005
Autor: Arqueros Orozco, Manuel.	
Ejecución de las obras de la variante de Rioja	21
184/003871	14006
Autor: Ramallo García, Luis	
Fecha en que terminará la cesión de uso de cada uno de los locales de los silos, almacenes y graneros propiedad del Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA)	22
184/003872	14007
Autor: Ramallo García, Luis	
Fecha de traspaso de la titularidad de los silos y almacenes revertidos o desafectados, propiedad del Servicio Nacional de Productos Agrarios (SENPA)	22
184/003873	14008
Autor: Becerril Bustamente, Soledad	
Paralización de las obras del doble puente ferroviario y de tráfico rodado sobre la dársena de Alfonso XIII, en Sevilla	22
<i>CONTESTACIONES</i>	
184/002183	13939
Autor: Gobierno.	
Ampliación de la contestación a la pregunta formulada por el Diputado don José María Escuin Monfort (G. P) sobre el grado de ejecución de las Inversiones Reales previstas para la provincia de Castellón en los Presupuestos Generales del Estado para 1989	22
184/002228	13940
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Francesc Albesa (G. IU-IC) sobre conexión de la autovía del Llobregat con los municipios de Sant Vicens de Horts y San Felú de Llobregat	23
184/002229	13941
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Francesc Baltasar Albesa (G. IU-IC) sobre ampliación de la autopista A-II en el tramo Barcelona-Molins de Rei	23
184/002472	13872
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Manuel García Fonseca (G. IU-IC) sobre retraso en la concesión de autorizaciones de inversiones en la Empresa Nacional Siderúrgica, S. A. (ENSIDESA)	24
184/002507	13942
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teófila Martínez Saiz (G. P) sobre grado de ejecución de las obras previstas en los Presupuestos Generales del Estado para 1990, para la Comunidad Autónoma de Anda-	

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
lucía, en los tramos de Autovías Bailén-Andújar, Andújar-Villa del Río, La Carlota-Ecija, Ecija-La Luisiana, La Luisiana-Carmona, Carmona-Aeropuerto, Los Gallardos-Venta del Pobre, Estepona-Marbella, Río Palmones-Guadarranque, Río Palmones-Algeciras y Jerez-Puerto de Santa María	24
184/002508	13943
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teófila Martínez Saiz (G. P) sobre grado de ejecución de las obras previstas en los Presupuestos Generales del Estado para 1990, para la Comunidad Autónoma de Andalucía, en las actuaciones: Acc. Córdoba N-4-Estadio fútbol, Ronda Norte y acc. Costa de la Cartuja, Tramo Suroeste. Circunvalación Sevilla, Enlace N-IV/N-334. Tramo Este 1, Circunvalación Sevilla. Tramo Este II-1, Circunvalación Sevilla. Tramo Este II-2, Travesía de Jaén, Variante de Granada (primera fase), Variante de Granada (segunda fase), Acceso Sur de Granada. Desdoblamiento, Almería-Aeropuerto, Enlace con acceso al Aeropuerto, Enlace de Coín y Acceso Este al puerto de Sevilla	25
184/002509	13944
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teófila Martínez Saiz (G. P) sobre aprobación de expedientes de adjudicación de nuevos tramos de autovías por un total de 135.000 y 145.000 millones de pesetas	25
184/002631	13945
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Felipe Camisón Asensio (G. P) sobre actividad de la empresa pública ALKANTARA IBERIAN EXPORTS LIMITED	26
184/002640	13946
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Jesús Sainz García (G. P) sobre Plan de Transportes en las grandes ciudades	26
184/002666	13947
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teresa Estevan Bolea (G. P) sobre vertidos de cadmio y otros metales pesados en la Bahía de Algeciras	28
184/002683	13948
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teófila Martínez Saiz (G. P) sobre presupuesto y objetivos de la «Exposición de Seguimiento Primer Plan General de Carreteras», celebrada en las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo	29
184/002728	13949
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teófila Martínez Saiz (G. P) sobre desaceleraciones que se han tenido que realizar en las Confederaciones Hidrográficas del Ebro, del Guadalquivir y del Júcar, e importe de las mismas	29
184/002732	13950
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teófila Martínez Saiz (G. P) sobre presupuesto inicial para la realización de diversos tramos del programa de Autovías del Plan General de Carreteras 1984/1991, presupuesto inicial de adjudicación, importe final del contrato de adjudicación y fecha prevista por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para su entrada en servicio	29

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/002894	13951
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Vicente González Lizondo (G. Mx.) sobre interrupción de los trámites para la ejecución de las obras del desvío de la CN 332 a su paso por la localidad de Sollana (Valencia)	30
184/002920	13952
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Joan Manuel del Pozo i Alvarez (G. S) sobre actuaciones desarrolladas y previsiones de los distintos Ministerios para dar cumplimiento a las once Resoluciones adoptadas por el Pleno del Congreso de los Diputados en su sesión del día 2 de marzo de 1989, a propuesta de la Comisión de Estudio de las Sectas en España	31
184/002925	13953
Autor: Gobierno.	
Contestación a don José Ramón Pascual Monzo (G. P) sobre ejecución de las obras de la variante de Sollana (Valencia)	33
184/002951	13873
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Jesús Sainz García (G. P) sobre obtención del Diploma Básico de Español (se acompaña anejo)	34
184/002954	13954
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Luis Angel Alegre Galilea (G. P) sobre adjudicación de las obras de la variante de Alfaro, en La Rioja	35
184/002981	13955
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Lluís Miquel Recoder i Miralles (G. C-CiU) sobre construcción de la variante de la carretera nacional 332, tramo Sollana-Silla, y razones de la paralización del proyecto	35
184/003065	13874
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Vicente González Lizondo (G. Mx.) sobre reforma del subsidio agrario para los trabajadores eventuales del campo	36
184/003073	13875
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Javier Gómez Darmendrail (G. P) sobre razón por la que Técnicas GOYMAR, de Segovia, ha dejado de impartir los cursos del Instituto Nacional de Empleo (INEM) por tercer año consecutivo	36
184/003126	13956
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Manuel Prado López (G. P) sobre creación de nuevas Zonas Urbanas Telefónicas durante los años 1990, 1991 y 1992 en el Ayuntamiento de Beariz (Orense)	37

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/003184	13957
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Rogelio Baón Ramírez (G. P) sobre vertidos de las aguas drenadas en la autovía Madrid-Toledo, a su paso por la localidad de Villaluenga (Toledo), sobre las calles de esta localidad	
	37
184/003195	13958
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teresa Estevan Bolea (G. P) sobre nuevos instrumentos que se van a poner en práctica para la coordinación de los diferentes Organos de la Administración Central en materia de política ambiental	
	38
184/003196	13959
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teresa Estevan Bolea (G. P) sobre forma en que se ha previsto coordinar las funciones de los Organos que ejercen las competencias ambientales en las Autonomías y los de la Administración Central	
	38
184/003198	13960
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teresa Estevan Bolea (G. P) sobre presupuesto que va a dedicar la Administración Central en 1990 para la protección del medio ambiente	
	39
184/003208	13876
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Felipe Camisón Asensio (G. P) sobre homologación de las placas para matrícula de vehículos de la marca SMART	
	39
184/003209	13961
Autor: Gobierno.	
Contestación a don José Alfredo Ferrer Gutiérrez (G. CDS) sobre inclusión en el II Plan de Carreteras del trazado Benavente-Zamora-Salamanca, así como la llamada Ruta de la Plata que une Gijón con Sevilla	
	40
184/003238	13962
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Andrés Ollero Tassara (G. P) sobre anomalías en la carretera Granada-Motril ...	
	40
184/003275	13963
Autor: Gobierno.	
Contestación a doña María Teresa Estevan Bolea (G. P) sobre razones por las que las Confederaciones Hidrográficas dependientes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) permiten el vertido de aguas residuales a los cauces públicos con incumplimiento de la Ley de Aguas	
	41
184/003277	13964
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Felipe Camisón Asensio (G. P) sobre fecha en que comenzarán las obras de circunvalación en la ciudad de Cáceres	
	41

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/003278	13965
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Felipe Camisón Asensio (G. P) sobre tiempo que va a ser necesario para terminar las obras de acondicionamiento de la carretera C-521, de Malpartida de Cáceres a Valencia de Alcántara	42
184/003279	13966
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Felipe Camisón Asensio (G. P) sobre fecha en que comenzarán las obras de los diversos tramos de la autovía de Extremadura	43
184/003284	13967
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Rafael Martínez-Campillo García (G. CDS) sobre elementos diferenciados del Plan de Transporte en las grandes ciudades en relación con el Plan General de Carreteras y con el Plan de Transporte de Cercanías, plazos de ejecución y cuantía de las inversiones	43
184/003305	13968
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Ricardo Fernando Peralta Ortega (G. IU-IC) sobre comienzo de las obras de desvío de la N-332 a su paso por la localidad de Sollana y El Romani	45
184/003316	13953
Autor: Gobierno.	
Contestación a don José Ramón Pascual Monzo (G. P) sobre plan del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en el que se incluye la ejecución de la variante de Sollana (Valencia)	33
184/003317	13953
Autor: Gobierno.	
Contestación a don José Ramón Pascual Monzo (G. P) sobre realización de la variante de Sollana (Valencia)	33
184/003318	13969
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Ricardo Fernando Peralta Ortega (G. IU-IC) sobre reconocimiento del derecho a retribución por las horas empleadas en ejercer el derecho de voto en las elecciones y consultas que se celebran en días laborables, para garantizar la efectiva participación política de los trabajadores y promover la igualdad real de todos los ciudadanos	46
184/003321	13970
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Jorge Salvador Hernández Mollar (G. P) sobre condiciones en que se realizaron las concesiones administrativas de las parcelas 106 y 104 del Puerto de Ceuta	46
184/003332	13971
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Manuel Milián Mestre (G. P) sobre medidas a adoptar en las empresas ante casos fehacientes de portadores de anticuerpos del SIDA con posible rechazo de las plantillas	46

Núms.	Páginas
PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA (Continuación)	
184/003379	13972
Autor: Gobierno.	
Contestación a don Mariano Rajoy Brey (G. P) sobre construcción del «Muelle del Centenario» en el Puerto de Villagarcía de Arosa	
	47

PREGUNTAS CON RESPUESTA ESCRITA

La Mesa de la Cámara ha acordado publicar en el BOLETÍN OFICIAL DE LAS CORTES GENERALES las preguntas de los señores Diputados para las que se solicita respuesta por escrito, así como las contestaciones recibidas del Gobierno.

En ejecución de dicho acuerdo, se ordena su publicación, de conformidad con el artículo 97 del Reglamento de la Cámara.

Palacio del Congreso de los Diputados, 11 de septiembre de 1990.—El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Ignacio Astarloa Huarte-Mendicoa**.

PREGUNTAS

184/003834

A la Mesa del Congreso de los Diputados

José Cholbi Diego, Diputado por Alicante, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

Se ha originado una situación de tensión entre los policías de la escala básica que trabajan como funcionarios de apoyo de los grupos de la Policía Judicial que no beneficia la necesaria eficacia en la protección de la seguridad ciudadana.

En virtud de lo anterior tengo el honor de preguntar:

¿Qué razones existen para no acreditar el complemento de productividad a los citados funcionarios que desarrollan su jornada sin horario fijo?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**José Cholbi Diego**.

184/003835

A la Mesa del Congreso de los Diputados

José Cholbi Diego, Diputado por Alicante, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

La cita concertada para la obtención o renovación del Documento Nacional de Identidad aumenta las horas de espera, que han pasado de las 4 horas anteriores a las 6 horas actuales para la misma gestión, por lo que tengo el honor de preguntar:

¿Qué evaluación ha hecho el Gobierno de los resultados de la pretendida medida para agilizar la tramitación del DNI?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**José Cholbi Diego**.

184/003836

A la Mesa del Congreso de los Diputados

José Cholbi Diego, Diputado por Alicante, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

En agosto de 1989 el Gobernador Civil de Alicante anunció el inicio de las obras de la Comisaría de Elche para el presente mes de junio.

Recientemente el Inspector de Servicios del Ministerio del Interior ha declarado que ni siquiera existe proyecto, por lo que tengo el honor de preguntar:

¿A qué se debe esta falta de coordinación entre los distintos responsables de la Administración y cuándo podrá contar Elche con una instalación digna para Comisaría de Policía?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**José Cholbi Diego**.

184/003837

A la Mesa del Congreso de los Diputados

José Cholbi Diego, Diputado por Alicante, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

La prolongada situación de inseguridad ciudadana en la partida ilicitana de El Altet, con notable aumento de los asaltos a los locales comerciales los fines de semana, ha sido denunciada por las Juntas de Participación Vecinal, por lo que tengo el honor de preguntar:

¿Se van a incrementar durante el presente verano los efectivos de las fuerzas de seguridad en la partida ilicitana de El Altet?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**José Cholbi Diego**.

184/003838

A la Mesa del Congreso de los Diputados

José Cholbi Diego, Diputado por Alicante, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

Los escasos resultados de la política preventiva y asistencial para prevenir la delincuencia se ponen de manifiesto por el aumento considerable de personas privadas de libertad que han pasado de 14.000 en 1980 a 37.000 en 1990, por lo que tengo el honor de preguntar:

¿No cree el Gobierno que debe realizarse un profundo

estudio de las medidas en vigor en materia de política preventiva y asistencial para prevenir la delincuencia?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**José Cholbi Diego**.

184/003839

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

¿Qué medidas ha adoptado y piensa adoptar el Gobierno ante el agravamiento de la ya precaria situación de la Administración de Justicia, producto del sorpresivo cese de numerosos funcionarios interinos de dicha Administración?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**Nicolás Sartorius Alvarez**, Portavoz del Grupo Parlamentario IU-IC.

184/003840

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

¿Cuáles son las acciones específicas de la Dirección General de Inspección para el cumplimiento de la legislación vigente en materia de Seguridad e Higiene en el trabajo en cada sector y consecuencias de esas inspecciones en las provincias de Castellón, Valencia y Alicante?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**Narcís Vázquez Romero**, Diputado del Grupo Parlamentario de IU-IC.

184/003841

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

¿Cuál es el número de líneas telefónicas solicitadas, instaladas y pendientes de instalar en las provincias de Castellón, Valencia y Alicante en los años 1987, 1988, 1989 y primer semestre de 1990?

¿Cuáles son las previsiones numéricas y temporales para atender las solicitudes actuales y futuras de las líneas de teléfonos?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**Narcís Vázquez Romero**, Diputado del Grupo Parlamentario de IU-IC.

184/003842

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

¿Cuál es el contenido del Programa de creación de una Base Industrial Energética y Tecnológica Medioambiental que se instrumenta a partir de este año por el MINER?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**Narcís Vázquez Romero**, Diputado del Grupo Parlamentario de IU-IC.

184/003843

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

La línea de ferrocarril Madrid-Zaragoza atraviesa la localidad de Ateca varios metros por debajo de la rasante del núcleo urbano. Existe paralela a la vía una calle «carril largo» que da acceso a fincas con constante peligro para vehículos y niños, y que está protegido el terraplén por una valla totalmente insuficiente.

¿Ha estudiado el Gobierno la conveniencia de levantar muros de protección en la travesía del ferrocarril en la localidad de Ateca, PK 231-231,5, permitiendo la urbanización con seguridad de las calles existentes que permiten el tránsito y acceso a las fincas? En caso de que el Gobierno comparta la conveniencia de realizar estas obras de protección, ¿qué previsiones de ejecución existen?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**José Luis Martínez Blasco**, Diputado del Grupo Parlamentario IU-IC.

184/003844

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

Zaragoza y su entorno no cuentan con transporte de cercanías ferroviario a pesar de que cuenta con una importante infraestructura que recorre toda la ciudad y sus barrios y está rodeada por numerosos núcleos de población cuya actividad está subordinada totalmente a la ciudad. Ariza/Calatayud, Tudela, Huesca, Caspe y Teruel/Cariñena podrían ser terminales de los ejes que atravesarían todos los barrios de la ciudad.

Todo ello requiere una explicación por la no inclusión de Zaragoza y su entorno en el Plan de Transportes de Cercanías 1990-1993.

¿Cuáles son las razones que ha tenido ese Ministerio para no incluir a Zaragoza y su entorno en el Plan de Cercanías 1990-1993? ¿Existen estudios de demanda potencial? ¿De qué fecha son los estudios y con qué resultados?

¿Contempla el Ministerio la inclusión de Zaragoza y su entorno en un nuevo Plan de Transportes de Cercanías o en la ampliación del vigente?

Palacio del Congreso de los Diputados, 3 de septiembre de 1990.—El Diputado del Grupo Parlamentario IU-IC, **José Luis Martínez Blasco**.

184/003845

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

Desde hace varios años están concluidas las obras que permiten la transformación del Ambulatorio de la Seguridad Social «San Atilano» de Tarazona en la provincia de Zaragoza en un Centro de Salud sin que hasta la fecha se haya producido tal transformación demandada constantemente por los vecinos.

¿Cuáles son las razones por las que se está demorando la puesta en funcionamiento del Centro de Salud en Tarazona en la provincia de Zaragoza?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**José Luis Martínez Blasco**, Diputado del Grupo Parlamentario IU-IC.

184/003846

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

En el término municipal de Ateca (Zaragoza), P.K. 230/275, existe un paso a nivel sin guarda en la línea férrea Madrid-Zaragoza muy transitado y cuya peligrosidad se ha visto incrementada con la construcción de la doble vía y el aumento de la velocidad.

¿Tiene el Gobierno prevista la sustitución del paso a nivel por otro paso elevado u otra alternativa que evite el peligro existente en el P.K. 230/275 de la línea férrea Madrid-Zaragoza?

En caso de existir la previsión de su supresión. ¿En qué situación se encuentra el proyecto y cuáles son los plazos de construcción?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**José Luis Martínez Blasco**, Diputado del Grupo Parlamentario IU-IC.

184/003847

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

La supresión de la parada de los rápidos «Sierra de Gredos», trenes 543/542 y 545/544, en la localidad de Ateca ha dejado en precaria situación el servicio ferroviario de viajeros impidiendo, por ejemplo, el viaje de ida y vuelta en el día a la ciudad de Zaragoza y la conexión en Calatayud con los principales trenes de largo recorrido.

¿Estaría dispuesto el Gobierno a crear un nuevo servi-

cio interurbano entre Arcos de Jalón y Zaragoza con salida de la primera localidad hacia las 13 horas y de la segunda alrededor de las 12 horas de forma que posibilitase a los pueblos de la ribera del Jalón incorporarse en Calatayud o Zaragoza a los trenes de largo recorrido?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**José Luis Martínez Blasco**, Diputado del Grupo Parlamentario de IU-IC.

184/003848

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

El RD 1174/1987, en sus artículos 29 y siguientes establece el procedimiento y plazos de la previsión de puestos vacantes para funcionarios de la Administración Local con habilitación de carácter nacional, mediante concurso de méritos convocado anualmente.

¿Cuáles son las razones por las que no se ha convocado hasta la fecha el concurso correspondiente a 1990?

¿Cuáles son las previsiones en cuanto a plazos de la convocatoria próxima más inmediata?

¿Considera el Ministerio que se debe convocar con la actual reglamentación o se precisa una modificación del RD 1174/1987?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**José Luis Martínez Blasco**, Diputado del Grupo Parlamentario IU-IC.

184/003849

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno, para la que se solicita respuesta escrita.

¿Qué órgano y con qué fecha ha aprobado el proyecto de variante de la CN 232 conocida como Variante de Casetas en los términos municipales de Zaragoza y Utebo? ¿Cuándo y con qué resultados se ha producido la información pública del citado proyecto?

¿Qué órgano y con qué fecha se ha aprobado el expediente de expropiaciones la Variante de Casetas? ¿Cuándo y con qué resultados se ha producido la información pública del citado expediente de expropiaciones?

Palacio del Congreso de los Diputados, 4 de septiembre de 1990.—**José Luis Martínez Blasco**, Diputado del Grupo Parlamentario de IU-IC.

184/003850

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Alejandro Rojas Marcos de la Viesca, Diputado por Sevilla, del Partido Andalucista, integrado en el Grupo Mixto, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, formulo al Gobierno la siguiente pregunta, para la que solicito respuesta por escrito:

La opinión pública malagueña y más concretamente los habitantes del municipio de Benalmádena, han reaccionado con preocupación ante la noticia, ampliamente difundida por todos los medios de comunicación, de que la variante a la carretera N-340, que construye Ferrovial por adjudicación del MOPU, no contará con un acceso directo al núcleo de Benalmádena Pueblo, tal como constaba en el proyecto inicial aprobado por el citado Ministerio.

La inexistencia de dicho enlace creará perjuicios graves a sus habitantes y supondrá un freno importante en la futura expansión del Municipio.

A la opinión pública además, ha trascendido la noticia de que el Ayuntamiento se negaba a efectuar la cesión de terrenos municipales necesarios para la obra, ya que la misma afectaba a determinadas parcelas de propiedad particular.

Ante estos hechos se solicita del Gobierno contestación a las siguientes preguntas:

¿Qué razones han motivado la modificación del proyecto inicial, suprimiendo el acceso directo a Benalmádena Pueblo desde la variante en construcción?

¿Estaría dispuesto el MOPU a mantener el citado acceso como sería el deseo de los habitantes de Benalmádena, aun en contra de la actitud de la actual Corporación Municipal, de manera que los intereses particulares no prevalezcan sobre los colectivos?

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—**Alejandro Rojas Marcos**.

184/003851

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella, Diputados de Unión Valenciana, adscritos al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 185 y concordantes del Reglamento de la Cámara, formulan las siguientes preguntas al Gobierno, de las que desean obtener respuesta por escrito.

La situación planteada en el Golfo Pérsico, amén de las reacciones que ha provocado a nivel mundial, ha desencadenado una acción del Gobierno español que, desde nuestra posición, nos vemos en la obligación de lamentar y condenar por la falta de información directa a la opinión pública y el más absoluto desprecio hacia las restantes fuerzas políticas que conforman nuestro Parlamento, siendo especialmente notorio la indiferencia mostrada hacia el Grupo Mixto, en el que se incluye Unión Valenciana.

Desde nuestro partido somos conscientes de la obligatoriedad que conllevan todas y cada una de las Resoluciones adoptadas por la ONU y nada más lejos de nuestra intención que cuestionar dichos acuerdos, pero es necesario conocer bajo qué acuerdos o convenios se enmarcan las actuaciones emprendidas por el Gobierno, así como las consecuencias que pueden derivarse, tanto del conflicto en sí como de las decisiones adoptadas, unilateralmente, por el Ejecutivo español.

Por todo ello, los Diputados que suscriben formulan al Gobierno las siguientes preguntas:

Primera. ¿Considera el presidente del Gobierno que la situación planteada en el Golfo Pérsico se enmarca dentro de un conflicto de orden regional?

Segunda. ¿Requiere este conflicto el envío de buques españoles?

Tercera. ¿Bajo qué convenios o pactos se enmarca y justifica la decisión del Gobierno de enviar nuestras tropas?

Cuarta. ¿Por qué motivos todas las decisiones referentes a este conflicto las ha tomado el Gobierno, de forma unilateral, y sin consulta ni comunicación previa al Parlamento?

Quinta. ¿Cuál es la razón que ha llevado al Gobierno a mantener al margen de toda información, sobre dicho conflicto, al Grupo Mixto en el que se encuentra Unión Valenciana?

Sexta. ¿Va a mantener este Gobierno la misma línea de actuación en adelante y en temas que afecten a los intereses generales del Estado?

Séptima. ¿Considera el Gobierno que la rueda de prensa realizada con posterioridad al envío de tropas, a la que tan sólo fueron convocados medios oficiales, presumiblemente con las preguntas elaboradas para dar cuenta exclusivamente de la información pretendida por el señor Presidente, es la forma más adecuada y democrática de mantener informada a la opinión pública?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella.**

184/003853

184/003852

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella, Diputados de Unión Valenciana, adscritos al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 185 y concordantes del Reglamento de la Cámara, formulan las siguientes preguntas al Ministro de Defensa, de las que desean obtener respuesta por escrito.

Ante el conflicto desencadenado en el Golfo Pérsico, y en lo referente a este Ministerio, Unión Valenciana manifiesta que, estando absolutamente a favor de todas y cada una de las Resoluciones elaboradas por el Consejo de Naciones Unidas y conscientes de la obligación que España tiene de mantener su sistema de actuación en el marco de aquellas Resoluciones, el envío de buques de la Armada Española a distintos puntos de la zona de conflicto es una situación muy grave que compromete de forma directa a nuestro ejército, afectando, por tanto, a ciudadanos españoles, especialmente a los que componen el conjunto de fuerzas que en estos momentos se trasladan a la zona del conflicto.

Esta decisión del Gobierno español contradice plenamente las manifestaciones vertidas por el Presidente del Gobierno, cuando abogaba por la inclusión de España en la Alianza Atlántica y garantizaba la no intervención de nuestro Ejército fuera de nuestras fronteras.

Por todo ello, los Diputados que suscriben formulan las siguientes preguntas:

Primera. ¿Quién, dónde, cómo y por qué tomó la decisión de enviar tropas al Golfo?

Segunda. ¿Qué medios o procedimientos se han utilizado para seleccionar las tripulaciones de los buques?

Tercera. ¿Cuáles son los pactos o convenios que han motivado el envío de fuerzas a la zona en conflicto?

Cuarta. ¿Cuál es exactamente la misión de estas fuerzas, cómo deberán actuar y bajo las órdenes de quién en el caso de que la actual situación desemboque en un conflicto bélico?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella.**

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella, Diputados de Unión Valenciana, adscritos al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 185 y concordantes del Reglamento de la Cámara, formulan las siguientes preguntas al Ministro de Economía y Hacienda, de las que desean obtener respuesta por escrito.

El conflicto desencadenado en el Golfo Pérsico va a tener repercusiones económicas importantes a nivel mundial como consecuencia del incremento del precio del petróleo. La trascendencia de las consecuencias económicas dependerá lógicamente de la gravedad en la que pueda desembocar la situación actualmente planteada en el Golfo Pérsico. No obstante, este conflicto obliga a tomar decisiones en materia económica que tanto la opinión pública como el Parlamento necesita conocer.

Un Estado Democrático obliga al Gobierno a mantener informadas a todas las fuerzas políticas que conforman el Parlamento y en este caso se está produciendo una discriminación con ciertos grupos como es el caso del Grupo Mixto en el que se encuentra Unión Valenciana.

Por ello, los Diputados que suscriben formulan las siguientes preguntas al señor Ministro de Economía y Hacienda:

Primera. ¿Se han modificado las previsiones económicas elaboradas por el Gobierno a raíz del conflicto surgido en el Golfo Pérsico?

Segunda. ¿En qué medida va a afectar el conflicto a los distintos sectores industriales y qué medidas se van a adoptar para paliar estos efectos?

Tercera. ¿Qué medidas se van a adoptar para contrarrestar las consecuencias económicas que ya está teniendo este conflicto sobre los sectores exportadores y en concreto en el marco de la Comunidad Valenciana?

Cuarta. ¿Las consecuencias económicas derivadas del conflicto van a suponer modificaciones en la política económica marcada por el Gobierno o por el contrario se va a actuar sobre las variables económicas de manera puntual pensando en la pronta solución del conflicto?

Quinta. En el caso de modificar la política, ¿qué medidas concretas se van a tomar en el marco de política fiscal, monetaria y salarial?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella.**

184/003854

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella, Diputados de Unión Valenciana, adscritos al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 185 y concordantes del Reglamento de la Cámara, formulan la siguiente pregunta al Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, de la que desean obtener respuesta por escrito:

En la carretera N-III, entre las poblaciones de Cheste y Chiva y con motivo de las obras de la Autovía Madrid-Valencia, se ha abierto, el pasado mes de agosto, un desvío provisional en forma de doble curva que, debido al deficiente peralte de que han sido dotadas han sido causa de numerosos accidentes, ya desde el primer día de su puesta en servicio.

En este sentido los Diputados que suscriben formulan la siguiente pregunta:

Unica. ¿Que medidas tiene previstas ese Ministerio para eliminar el peligro que supone el mencionado desvío?

Madrid, 3 de septiembre de 1990.—**Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella.**

184/003855

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella, Diputados por Unión Valenciana, adscritos al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 185 y concordantes del Reglamento de la Cámara, formulan las siguientes preguntas a la Ministra de Asuntos Sociales, de las que desean obtener respuesta por escrito:

La adjudicación a la empresa de viajes Ceres de los viajes organizados por el Insero para la Tercera Edad ha desembocado en una situación insostenible para los hoteleros que han contratado con dicha empresa por el incumplimiento en las obligaciones de pago en el que ha incurrido la adjudicataria.

Por otro lado, dado que los impagados ascienden ya a más de 2.500 millones de pesetas, de los cuales 300 millones afectan a hoteles de la Comunidad Valenciana, se ha producido una justificada desconfianza en los hoteleros que está llevando a que éstos hayan manifestado su intención de incumplir los contratos que tienen firmados para la temporada que viene, con el consiguiente perjuicio para los beneficiarios de dichos viajes.

Por todo ello, los Diputados que suscriben formulan las siguientes preguntas:

Primera. ¿La responsabilidad en el incumplimiento de los pagos recae únicamente sobre la empresa adjudicataria Ceres?

Segunda. ¿Ha cumplido el INSERSO con todos los acuerdos firmados con la empresa adjudicataria?

Tercera. ¿Que medidas piensa adoptar este Ministerio para garantizar a los hoteleros afectados el cobro de las deudas?

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—**Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella.**

184/003856

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella, Diputados por Unión Valenciana, adscritos al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 185 y concordantes del Reglamento de la Cámara, formulan las siguientes preguntas al Ministro de Hacienda, de las que desean obtener respuesta por escrito:

El mes de septiembre ha comenzado con la aplicación sorpresiva, a partir del día 1, de la obligación de presentar el NIF para efectuar determinadas operaciones bancarias, en principio sólo para la apertura de cuentas, pero que ha sido exigido para otro tipo de operaciones como son la imposición o retirada de fondos.

Esto ha producido situaciones sumamente tensas y desagradables sobre todo dentro de un colectivo, como es el de nuestros mayores, especialmente indefenso y sensible a variaciones de tipo burocrático por las evidentes dificultades que tienen para entender estos cambios.

Además, ha obligado a los ancianos a desplazarse a las diferentes Delegaciones de Hacienda, llegando a producirse aglomeraciones, bien para solicitar su tarjeta identificativa, que aún no han recibido, bien para recabar información sobre el uso de la misma.

En este sentido, los Diputados que suscriben, formulan las siguientes preguntas:

Primera. ¿Es consciente el Ministro de la gravedad de la situación que ha provocado en determinados colectivos la aplicación de la mencionada normativa?

Segunda. ¿Qué medidas tiene previstas, tendentes a resolver la grave situación creada?

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—**Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella.**

184/003857

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella, Diputados de Unión Valenciana, adscritos al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo dispuesto en los artículos 185 y concordantes del Reglamento de la Cámara, formulan la siguiente pregunta al Ministro de Industria y Energía, de la que desean obtener respuesta por escrito:

El valor de la producción española de mobiliario durante 1989 alcanzó los 480.000 millones de pesetas lo que nos sitúa en el 5.º lugar del ranking mundial tras Alemania, Italia, Francia y Reino Unido.

Esta cifra no puede esconder la realidad de la modificación de la tendencia de la balanza entre exportaciones e importaciones que de mantener la actual progresión es de suponer que a partir de este año quede igualada. No podemos olvidar que mientras las importaciones crecieron un 44,3 por ciento las exportaciones sólo lo hicieron un 7,9 por ciento.

La reunión mantenida recientemente por la Asociación Nacional de Industriales y Exportadores del Muebles con la prensa ha puesto de manifiesto la situación crítica por la que atraviesa el sector debido a una fortísima y generalizada caída de las ventas en el mercado nacional que no ha sabido acompasarse con un aumento de ventas en el mercado exterior.

Ambos condicionamientos de la crisis encuentran sus razones últimas, a juicio de los propios interesados, en el encarecimiento del crédito para la reducción del consumo por un lado y por otro los sobrecostos de la producción en España por efecto de la Seguridad Social alta, aumento de los impuestos y subida de los tipos de intereses, junto con la falta de ayudas estatales para la exportación, inadecuación del producto que se fabrica al mercado al que se quiere dirigir, carencia de infraestructura, desconocimiento de estrategias y falta de canales de comercialización adecuados para la exportación.

A todo esto habría que añadir la paridad de la peseta y la tasa de crecimiento de nuestra economía que siendo muy superior a la europea ha supuesto la tasa de inflación mayor.

Frente a este estado de cosas los productos industriales del mueble proponen como posibles soluciones la creación de consorcios, la inversión en comercialización exterior, la diversificación en el destino de las exportaciones, la realización de campañas publicitarias y la concesión de créditos más favorables junto con un tipo de cambio más favorable de la peseta.

Ni que decir tiene que la situación planteada afecta de manera muy especial a la Comunidad Valenciana, donde el sector del mueble constituye uno de los pilares básicos de la economía de la Comunidad, proporcionando trabajo a un número importante de personas.

En este sentido nuestra preocupación es máxima y motiva la formulación al señor Ministro de las siguientes preguntas:

Primera. ¿Qué tipo de medidas se van a tomar desde

el Ministerio para la apertura de nuevos mercados en el exterior para la comercialización del mueble así como para revitalizar los ya existentes?

Segunda. ¿Qué medidas tiene previstas este Ministerio para ofrecer apoyo a la industria del mueble de forma que se puedan adecuar las infraestructuras empresariales a las condiciones de competencia estatal?

Tercera. ¿Qué medidas tiene previstas el Ministerio para apoyar la innovación en el diseño, la formación de personal especializado o la realización de campañas publicitarias?

Cuarta. ¿Tiene previsto el Ministerio la creación de líneas de crédito o medidas fiscales que respetando la normativa comunitaria al respecto favorezcan la actividad del sector del mueble?

Madrid, 17 de julio de 1990.—**Vicente González Lizondo y Juan Oliver Chirivella.**

184/003858

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Alejandro Rojas-Marcos de la Viesca, Diputado por Sevilla, del Partido Andalucista, integrado en el Grupo Mixto, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, formulo al Gobierno la siguiente pregunta, para la que solicito respuesta por escrito:

La Junta de Gobierno del Ilustre Colegio de Abogados de Jaén, en sesión celebrada el día 13 de julio pasado adoptó el siguiente acuerdo:

«A la vista de la polémica suscitada en la ciudad en relación con la futura utilización del edificio donde actualmente se encuentra la Prisión Provincial, y dado que el edificio pertenece al Ministerio de Justicia, ante la imperiosa necesidad de locales para la instalación de los órganos judiciales existentes y de futura creación se acuerda solicitar que dicho edificio, cuando deje de ser Prisión Provincial y tras su oportuna adecuación, se destine para albergar a todos los Juzgados de los distintos órdenes jurisdiccionales que actualmente están dispersos por la ciudad o instalados en condiciones precarias, así como lo que en cumplimiento de Ley de Planta y su desarrollo deban crearse y dependencias de Colegio de Abogados y Colegio de Procuradores. Con esta medida se conseguiría evitar la dispersión y penuria actual, dotar a los Juzgados de unas sedes dignas, facilitar la labor de todos los profesionales que colaboran en la Administración de Justicia y dar sin duda un mayor servicio a los justiciables y a todos los ciudadanos al tiempo que supondría un ahorro considerable al evitarse el pago de los cuantiosos arrendamientos que actualmente viene pagando el Ministerio mientras dispone de un local idóneo para tal fin.»

El Partido Andalucista entiende que la solicitud realizada por el Ilustre Colegio de Abogados de Jaén es absolutamente razonable y de ser atendida redundaría en be-

neficio de la Administración de la justicia y sobre todo de los ciudadanos justiciables. Es por ello, que considero importante obtener respuesta a las siguientes preguntas:

¿Es propósito del Ministerio de Justicia atender la solicitud formulada en el acuerdo del Ilustre Colegio de Abogados de Jaén?

En caso contrario, ¿qué uso se piensa dar a la actual Prisión Provincial cuando deje de serlo?

Madrid, 6 de septiembre de 1990.—**Alejandro Rojas-Marcos de la Viesca.**

184/003859

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Andres Ollero Tassara, Diputado por Granada, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Gobierno, de las que desea obtener respuesta por escrito.

Situación de los calabozos de los juzgados de Granada

El jefe Superior de Policía de Granada ha denunciado el grave estado en que se encuentran los calabozos judiciales, tras una visita a los nuevos juzgados de la ciudad, señalando su mala ventilación y la falta de suficientes medidas de seguridad. Igualmente visitó los situados en la Audiencia Provincial resaltando la necesidad de aislarlos de los archivos colindantes.

Por todo ello, se pregunta al Gobierno:

1. ¿Cuándo se realizaron las últimas obras en ambas instalaciones y qué justifica que en tal lapso de tiempo haya surgido tan llamativa situación? ¿Reconoce el Gobierno imprevisión a la hora de plantear los citados proyectos?

2. ¿Qué medidas concretas se llevarán a cabo para subsanar tal situación, en qué calendario y con qué cobertura presupuestaria?

Madrid, 24 de julio de 1990.—**Andres Ollero Tassara.**

184/003860

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Francesc Homs i Ferret, Diputado del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), y al amparo de lo establecido en los artículos 185 y ss. del Reglamento de la

Cámara, formula al Gobierno la siguiente pregunta, solicitando respuesta por escrito.

Antecedentes

La industria textil y de la confección española representa un importante potencial productivo dentro de la CEE situándose en la quinta posición de los países miembros. La larga tradición manufacturera de nuestro país ofrece excelentes oportunidades para su potenciación haciendo especial hincapié en la diferenciación del producto y en la incorporación de las tecnologías más avanzadas.

Sin embargo desde finales de 1987, este sector ha venido manteniendo una tónica recesiva con unos crecimientos de la producción negativos o al menos inferiores al crecimiento del P.I.B. y al de la producción industrial, así como una continuada reducción de la ocupación total del sector.

Paralelamente, la progresiva liberalización de los intercambios comerciales en el proceso de integración de nuestro país a la CE y la creciente competencia procedente de los países en vías de industrialización, han provocado que las importaciones de manufacturas textiles y de la confección se hayan multiplicado por tres entre 1985 y 1988, mientras que las exportaciones están prácticamente estabilizadas, con lo cual el saldo comercial ha pasado a ser altamente deficitario para nuestro país.

En estos momentos el sector textil es uno de los que se encuentran más afectados por quiebras y suspensiones de pago de la economía española. En el año 1989 se crearon 45 empresas del sector, en los primeros 6 meses de 1990 más de 50 empresas textiles han cerrado sus puertas con una pérdida de facturación de más de 20.000 millones de pesetas. Ante esta situación y frente al reto que supondrá para este sector, la eliminación el año 1993, de las fronteras internas de la CEE unido a la eventual sustitución de cuotas nacionales por cuotas comunitarias, este Grupo Parlamentario desea del Gobierno respuesta por escrito a la siguiente pregunta:

¿Qué acciones tiene previsto realizar el Gobierno para paliar la crisis estructural que padece el sector textil y de la confección para adaptarlo al reto del Mercado Unico de 1993?

Palacio del Congreso de los Diputados, 5 de septiembre de 1990.—**Frances Homs i Ferret**, Diputado del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

184/003861

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Alejandro Rojas-Marcos de la Viesca, Diputado por Sevilla, del Partido Andalucista, adscrito al Grupo Mixto, al

amparo de lo dispuesto en el art. 185 del Reglamento de la Cámara, formulo al Gobierno la siguiente pregunta, solicitando para la misma contestación escrita.

El Plan General de Ordenación Urbana de Sevilla, establecía la construcción de un puente de ferrocarril de trazado curvo, con objeto de restablecer el acceso ferroviario a la margen derecha del puerto, interrumpido por el desmantelamiento de la Estación de la Plaza de Armas. Por otra parte, la nueva ronda urbana al cortar en su tramo sur la dársena del puerto, exigía la construcción de otro puente, aguas abajo del de Alfonso XIII, al no ser éste aprovechable ni por su situación ni por su capacidad.

Sin embargo, para evitar la multiplicidad de puentes, se pensó que los dos citados podrían formar una única unidad utilizando pilas y estribos comunes, razón por la cual alcanzó un compromiso por el MOPU y el Ayuntamiento de Sevilla al objeto de financiar de manera mixta una sola obra.

Para ello, el 3 de mayo de 1988, el Ministro de Obras Públicas y Urbanismo y el Alcalde de Sevilla, firmaron un convenio que tenía por objeto la financiación y ejecución de las obras de un puente viario y ferroviario que iría situado aguas abajo del puente de Alfonso XIII, que en su parte viaria enlazaría con la ronda urbana, entre los Remedios y María Auxiliadora, y en su parte ferroviaria, permitiría la conexión de la Red ferroviaria del Puerto de Sevilla entre ambos márgenes de la dársena.

La financiación de las obras correría a cargo de la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir y del Ayuntamiento de Sevilla, que debería aportar una cantidad total fija de 500.000.000 de pesetas, sea cual fuere el costo final de las obras.

La dirección de las obras y la titularidad del conjunto de la misma, corresponderían por entero a la Junta del Puerto de Sevilla y Ría del Guadalquivir, con todas las atribuciones que la normativa vigente sobre contratación de obras por el Estado, concede a la Dirección de Obras.

Comenzadas las obras, estaba prevista la inauguración del puente para finales del mes de agosto pasado. Súbita y sorprendentemente, las obras se paralizaron en el mes de julio pasado sin que existan motivos oficialmente explicados.

De esta forma, los plazos de ejecución que se estaban cumpliendo regularmente de nada han servido, ya que están por realizar las pavimentaciones de los accesos, el montaje de la maquinaria de movimiento, la capa de rodadura de los tramos fijos, la asfáltica en los móviles y las pruebas de cargas y movimientos. Así pues, se ha dicho que la inauguración del puente de las Delicias tendrá lugar el próximo 28 de diciembre, fecha con notorias e inocentes connotaciones.

Oficiosamente, se afirma que la orden de paralización emanada del propio Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, es una respuesta del mismo a la decisión del Ayuntamiento de no autorizar la construcción del complejo Marina de Sevilla en Los Gordales, operación con cuyos beneficios el MOPU pretendía hacer frente a su parte del coste de construcción del propio puente y otras actuaciones de la red viaria de la ciudad.

Lo cierto es que el Gobierno Municipal dice desconocer las razones de la paralización de las obras, pese a ser parte en la financiación de las mismas e interesado principal en su ejecución, lo que pone de manifiesto la escasa importancia que le concede el MOPU en ésta y otras cuestiones.

Todo lo ocurrido, obliga a preguntar:

¿Cuáles son las causas de la paralización de las obras del puente de las Delicias?

¿Qué previsiones existen respecto de su reanudación y plazo de terminación?

¿Qué incremento de coste va a suponer esta suspensión de las obras y si el mismo lo va a asumir el MOPU en su integridad?

¿Asumirá el señor Ministro de Obras Públicas y Urbanismo la responsabilidad política derivada de esta infundada paralización de las obras de construcción del puente de las Delicias?

Madrid, 7 de septiembre de 1990.—**Alejandro Rojas-Marcos de la Viesca.**

184/003862

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Ramiro Rivera López, Diputado por Jaén, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

¿Cuál es la distribución, en función de la naturaleza jurídica o tipo de su relación de empleo, de los médicos y facultativos del «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III, a 31 de julio de 1990?

Madrid, 24 de julio de 1990.—**Ramiro Rivera López.**

184/003863

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Ramiro Rivera López, Diputado por Jaén, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del Reglamento

de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

¿Cuáles han sido los tiempos de espera, por cada servicio, durante el primer semestre de 1990, en el «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III?

Madrid, 24 de julio de 1990.—**Ramiro Rivera López.**

184/003864

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Ramiro Rivera López, Diputado por Jaén, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

¿Cuántas camas en disposición de servicio tiene el «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III?

¿Cuál ha sido su grado de ocupación en el primer semestre de 1990?

Madrid, 24 de julio de 1990.—**Ramiro Rivera López.**

184/003865

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Ramiro Rivera López, Diputado por Jaén, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, de la que desea obtener respuesta por escrito.

¿Cuál es la plantilla de facultativos, desglosada por especialidades, del «Centro Nacional de Investigaciones Clínicas y Medicina Preventiva», dependiente del Instituto Carlos III?

¿Cuál la del resto de la plantilla de personal sanitario no facultativo?

Madrid, 24 de julio de 1990.—**Ramiro Rivera López.**

184/003866

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Felipe Camisón Asensio, Diputado por Cáceres, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Gobierno, de las que desea obtener respuesta por escrito.

La Compañía Trasmediterránea tiene asignada una misión crucial en el transporte marítimo Español. Respecto a ello, a este Diputado le interesa conocer lo siguiente:

1. ¿Quién es el actual y el anterior Presidente de dicha Compañía?
2. ¿Qué razones motivaron el cese del anterior Presidente?
3. ¿Quién es el actual Presidente de la Compañía Naviera «Unión Menorquina», filial de Trasmediterránea?
4. ¿Qué razones motivaron su designación?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**Felipe Camisón Asensio.**

184/003867

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río, Diputado por La Coruña, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Excmo. Sr. Ministro de Industria y Energía, de las que desea obtener respuesta por escrito.

¿En qué consiste el pacto de eficacia limitada firmado en ENDESA, AS PONTES? ¿Qué porcentaje de trabajadores está de acuerdo con el pacto? ¿Qué posibilidades de renegociación de Convenio existen?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río.**

184/003868

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río, Diputado por La Coruña, perteneciente al Grupo Parlamentario Popu-

lar en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Gobierno, de las que desea obtener respuesta por escrito.

¿Pueden los Comandantes de Infantería de Marina acceder a ser Jefes de Instrucción de la Escuela naval Militar, Cuarteles de Instrucción de Marinería, u otros centros donde exista el cargo de Jefe de Instrucción?

¿Se pueden publicar en el futuro las vacantes de Jefe de Instrucción para Capitanes de Corbeta y Comandantes de Infantería de Marina?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río.**

184/003869

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río, Diputado por La Coruña, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, de las que desea obtener respuesta por escrito.

¿Cuáles son los motivos por los que la demarcación de costas dejará sin personal los faros de Punta Insua, Corrubedo, Touriñán, Prior, Punta Candelaria y los balizamientos agregados? ¿Es que no son necesarios estos faros?

¿Cómo se solucionará la carencia de estos fundamentales medios de apoyo a la navegación en una de las provincias de España con mayor densidad de tráfico marítimo como es La Coruña?

¿Ha habido últimamente reformas que permitan la ausencia de Técnicos en Señales en esos faros? ¿Desde donde se controlarán?

¿Es consciente ese Ministerio de que se acerca la época de peor climatología?

¿Cuáles son los motivos por los que desaparecieron las sirenas de Corrubedo y Prior? ¿Es consciente el Gobierno del peligro que encierra esta medida?

¿Qué estudios se han realizado, y de acuerdo con qué organismos oficiales, para adoptar el cierre de estas señales marítimas?

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—**Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río.**

184/003870

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Manuel Arqueros Orozco, Diputado por Almería del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular la siguiente pregunta al Gobierno, para la que desea obtener respuesta por escrito:

El día 10 de noviembre de 1988, el Diputado que suscribe, siendo a la sazón Senador por Almería, dirigió pregunta al Gobierno núm. 4184 del registro de la Cámara, relativa a los cortes de carretera nacional 340 a su paso por el pueblo de Rioja, con motivo de las frecuentes avenidas de agua de la rambla Campana que atraviesa la carretera nacional hasta desembocar en el río Andarax. Además de relatar hechos y denunciar situaciones, se proponían soluciones.

El Gobierno respondía el 21-3-89:

«En lo que se refiere a la carretera, la solución definitiva a la cuestión planteada se prevé mediante la ejecución de la Variante de Rioja, cuyo proyecto se encuentra en redacción, con presupuesto estimado de 800 millones de pesetas. En cuanto a la licitación de las obras, se prevé iniciarla a finales de 1989.»

Pues bien, ya estamos en el último cuatrimestre del año 1990 y no sabemos nada de la licitación de la variante de Rioja, que por 800 millones de pesetas el Gobierno tenía previsto licitar a finales de 1989.

El día 2 de septiembre de 1990, se ha vuelto a producir otra riada, se ha cortado nuevamente la nacional 340 y se han producido retenciones de más de 10 kilómetros de vehículos.

¿Para cuándo, y de una vez, tiene el Gobierno prevista la decidida actuación que termine con este caos que se produce varias veces al año?

¿Cuándo se producirá la licitación de las obras, que con un presupuesto de 800 millones de pesetas, se tenían que haber licitado a finales de 1989?

¿Para cuándo tiene previsto el Gobierno inaugurar la variante de Rioja?

¿Para cuándo tiene el Gobierno previsto acometer las obras que eliminen el estrechamiento y obstáculo del Puente de Rioja?

Madrid, 3 de septiembre de 1990.—**Manuel Arqueros Orozco.**

184/003871

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Luis Ramallo García, Diputado por Badajoz, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, de las que desea obtener respuesta por escrito.

En contestación a una solicitud de informes a ese Ministerio, relativa a los silos, almacenes y graneros, propiedad del SENPA por los que se solicitaba cesión de uso en 1986-87-88 y 89 y contestada con número de expediente 186/1089, se observan datos incompletos.

Por todo ello, este Diputado desea conocer:

1.º ¿Cuál es la fecha en que terminará la cesión de uso de cada uno de los locales?

2.º ¿Cuál de dichos locales son silos y cuáles almacenes graneros?

Madrid, 3 de septiembre de 1990.—**Luis Ramallo García.**

184/003872

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Luis Ramallo García, Diputado por Badajoz, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo establecido en el artículo 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, de las que desea obtener respuestas por escrito.

En contestación a una solicitud de informes a ese Ministerio efectuada por este Diputado sobre la relación de silos, almacenes y graneros, propiedad del SENPA, de las que se ha pedido traspaso de titularidad en 1986-87-88 y 89 y que fue contestada con número de expediente 186/1086, se manifiesta que los datos remitidos lo han sido de una forma incompleta, toda vez que una parte de los mismos no han sido remitido a este Diputado.

En la solicitud mencionada, se pedía la fecha de traspaso de la titularidad de dichos silos y almacenes revertidos o desafectados, así como las razones para dicha revisión.

Por todo ello, este Diputado desea conocer:

1.º ¿Cuál es la fecha (día, mes y año) en la que se ha

producido la desafectación o reversión de los silos y terrenos del SENPA, correspondiente a la relación remitida en la contestación 186/1086?

2.º ¿Cuál es asimismo la razón en cada uno de los casos para proceder a la reversión o desafectación de los silos, almacenes y terrenos del SENPA?

3.º En la contestación citada anteriormente, ¿cuál es en cada uno de los casos de reversión, silo o almacén granero?

Madrid, 3 de septiembre de 1990.—**Luis Ramallo García.**

184/003873

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Soledad Becerril Bustamente, Diputada por Sevilla, perteneciente al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el art. 185 y ss. del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de formular las siguientes preguntas al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Urbanismo, de las que desea obtener respuesta por escrito.

Las obras del doble puente ferroviario y de tráfico rodado sobre la dársena de Alfonso XIII, en la ciudad de Sevilla, con un presupuesto de 2.330 millones de ptas., incluidas en el convenio firmado el 11 de enero de 1986 entre el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Sevilla, para la financiación y ejecución de obras de infraestructura en la ciudad y área metropolitana, se encuentran paralizadas desde el pasado mes de julio sin que se conozca pública y oficialmente la causa de esta paralización.

Por todo lo anterior, esta Diputada formula las siguientes preguntas:

1.ª ¿Cuáles son los motivos de la referida paralización?

2.ª ¿Cuándo está prevista la reanudación de las obras?

3.ª ¿Qué incremento se producirá en el presupuesto de las obras como consecuencia de esta paralización?

Madrid, 3 de septiembre de 1990.—**Soledad Becerril Bustamente.**

CONTESTACIONES

184/002183

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada ampliación a

la respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002183.

AUTOR: Escuin Monfort, José María (G. P).

Asunto:

15 preguntas relativas al grado de ejecución de las Inversiones Reales previstas para la provincia de Castellón en los Presupuestos Generales del Estado para 1989.

«En cumplimiento de lo manifestado a Su Señoría en fecha 22 de mayo pasado, a continuación se remite la información facilitada por los siguientes Departamentos:

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y URBANISMO

INVERSIONES MOPU EN LA PROVINCIA DE CASTELLON. AÑO 1989

(Datos en millones de pesetas)

Centro Directivo	1989 presupuesto inicial	Gasto comprometido (a 31-12-89)	Inversión realizada 31-12-89
D.G. Carreteras	299,5	1.109,5	1.022,3
D.G. Puertos y Costas	56,2	214,0	205,1
Org. Autón. Portuarios	480,0	480,0	480,0
D.G. Obras Hidráulicas	300,4	465,0	422,0
Org. Autón. Hidráulicos	—	27,3	27,1
D.G. Vivienda y Arquit	—	566,6	552,6
Inst. Geográfico Nacio	—	4,1	4,1
S.E.P.E.S.	—	0,5	0,5
TOTAL	1.136,1	2.867,0	2.713,7

MINISTERIO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

Por lo que se refiere a las inversiones realizadas por el Ministerio de Industria y Energía, sus Organismos Autónomos y la Sociedades Estatales dependientes del mismo, se adjuntan cuadros explicativos distinguiendo las inversiones realizadas en la provincia de Castellón y la Comunidad Autónoma, correspondientes al año 1989, así como la ejecución del gasto a 31 de diciembre distinguiendo el gasto comprometido y realizado.

La columna correspondiente a la Comunidad Autónoma refleja las inversiones conjuntas realizadas en dicha

Comunidad, bien por no ser susceptible de provincialización individualizada, o bien por ser competencia de la propia Comunidad la distribución provincial.

Asimismo, el cuadro adjunto refleja tanto Inversiones reales (Capítulo VI del Presupuesto de Gasto) que parece ser el objeto de la pregunta de Su Señoría como Transferencias Corrientes (Capítulo IV) y Transferencias de Capital (Capítulo VII)».

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez.**

NOTA: La documentación que se acompaña se encuentra en la Secretaria General de la Cámara.

184/002228

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002228.

AUTOR: Baltasar Albesa, Francesc (G. IU-IC).

Asunto: Conexión de la autovía del Llobregat con los municipios de Sant Vicens de Horts y Sant Feliú de Llobregat.

«Actualmente está en redacción un proyecto que incluye la construcción de un nuevo enlace en el p.k. 8,600 de la Autopista A-2, que conecta con el polígono «El Pla» y da acceso a los municipios de Sant Feliu de Llobregat y Molins de Rei. Este proyecto se prevé terminarlo en breve plazo y seguidamente se realizarán los preceptivos trámites para su aprobación y expropiación de los terrenos necesarios para su ejecución. Posteriormente se procederá a la contratación de las obras que, en todo caso, dependerá de la citada tramitación administrativa. El presupuesto estimado es del orden de 1.500 millones de pesetas.

En cuanto al acceso a Sant Vicens de Horts, no se contempla en este proyecto sino en el de la autovía del Baix Llobregat (Martorell-Cinturon Litoral), también en redacción».

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez.**

184/002229

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002229.

AUTOR: Baltasar Albesa, Francesc (G. IU-IC).

Asunto: Ampliación de la autopista A-II en el tramo Barcelona-Molins de Rei.

«El Departamento de Obras Públicas y Urbanismo, a través de la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña, está redactando un proyecto, que incluye la construcción de un cuarto carril en cada una de las calzadas de la autopista A-II, desde el Cinturón Litoral hasta el tramo de peaje en Molins de Rei, p. k. 7,1 al 11,1.

Dicho proyecto se prevé esté finalizado en breve plazo y seguidamente se efectuarán los preceptivos trámites administrativos de supervisión, aprobación y expropiación, para posteriormente proceder a la contratación de las obras. El presupuesto estimado es de 1.500 millones de pesetas.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002472

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002472.

AUTOR: García Fonseca, Manuel (G. IU-IC).

Asunto: Retraso en la concesión de autorizaciones de inversiones en la Empresa Nacional Siderúrgica, S. A. (ENSIDESA).

«El Gobierno viene realizando desde hace años importantes esfuerzos en orden a asegurar el futuro de la industria siderúrgica con el objetivo de disponer de una capacidad suficiente que asegure unos adecuados volúmenes de producción y una calidad que permita competir en los mercados internacionales y de cara al mercado único europeo.

El Plan de Reconversión Industrial aprobado en 1984 para la siderurgia integral y el sector de aceros especiales, ha posibilitado redimensionar la industria siderúrgica en función de las expectativas de mercado. Por lo que a ENSIDESA se refiere, hay que señalar que desde 1984 se han realizado unas inversiones en torno a los 250.000 millones de pesetas.

Por tanto, una vez realizadas y puestas en marcha en

ENSIDESA las inversiones básicas aprobadas en 1984, ciertamente es preciso contemplar la posible realización de nuevas inversiones al objeto de mantener el nivel tecnológico de la siderurgia integral española.

Dichas inversiones, que según la legislación vigente han de disponer de autorización administrativa, deben realizarse de forma que se eviten desequilibrios de mercado y se garantice una adecuada utilización de los cuantiosos recursos públicos concedidos para la reconversión. Asimismo, es preciso evitar duplicidades de instalaciones que puedan ocasionar un exceso de oferta y poner en peligro la efectividad de las dos siderúrgicas integrales.

De los estudios realizados sobre necesidades de nuevas instalaciones se concluye la necesidad de dos instalaciones de recocido continuo para hojalata, que ya han sido autorizadas por el MINER, una a cada empresa, habiéndose ya comenzado los trabajos. Estas instalaciones se pondrán en marcha durante el próximo año 1991.

En cuanto a las dos instalaciones a las que se alude específicamente en la pregunta —las líneas de galvanizado y prepintado—, hay que señalar que ENSIDESA todavía no ha solicitado al MINER las correspondientes autorizaciones ni los preceptivos proyectos que han de acompañarse en relación a estas inversiones; por consiguiente no existe retraso alguno en la concesión de dicha autorización.

En la actualidad, ENSIDESA tiene ya autorización para su inversión de electrocincado en Sagunto. En poco tiempo presentará mayor detalle del proyecto de galvanizado y es de esperar que en el último trimestre del año quede definitivamente autorizada. Por último, con respecto a la línea de prepintado la opción será la ampliación de la línea de AHV y la utilización conjuntamente de esta instalación por ENSIDESA.»

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002507

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002507.

AUTOR: Martínez Saiz, María Teófila (G. P).

Asunto: Grado de ejecución de las obras previstas en los Presupuestos Generales del Estado para 1990, para la comunidad Autónoma de Andalucía, en los tramos de Autovías Bailén-Andújar-Villa del Río, La Carlota-Ecija, Ecija-La Luisiana, La Luisiana-Carmona, Carmona-Aeropuerto, Los Gallardos-Venta del Pobre, Estepona-Marbe-

lla, Río Palmones-Guadarranque, Río Palmones-Algeciras y Jerez-Puerto de Santa María.

«Tramo	Puesta en servicio
Bailén-Andújar	Finales 1990
Andújar-Villa del Río	Finales 1990
La Carlota-Ecija	4.º trimestre 1990
Ecija-La Luisiana	En servicio (Julio 90)
La Luisiana-Carmona	Finales 1990
Carmona-Aeropuerto	En servicio (Julio 90)
Los Gallardos-Venta del Pobre	Diciembre 1990
	(Primera calzada)
Estepona-Marbella	1.º trimestre 1991
	(No obstante se circula por el tramo dado que la obra es de ampliación de un carril)
Río Palmones-Guadarranque .	En servicio (Julio 90)
Río Palmones-Algeciras	En servicio (Julio 90)
Jerez-Puerto de Santa María .	Finales 1990»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

184/002508

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002508.

AUTOR: Martínez Saiz, María Teófila (G. P).

Asunto: Grado de ejecución de las obras previstas en los Presupuestos Generales del Estado para 1990, para la Comunidad Autónoma de Andalucía, en las actuaciones: Acc. Córdoba N-4-Estadio fútbol, Ronda Norte y acc. Costa de La Cartuja, Tramo Suroeste. Circunvalación Sevilla, ENLACE N-IV/N-334. Tramo Este II-2, Travesía de Jaén, Variante de Granada (primera fase), Variante de Granada (segunda fase), Acceso Sur de Granada, Desdoblamiento, Almería-Aeropuerto, Enlace con acceso al Aeropuerto, Enlace de Coín y Acceso Este al puerto de Sevilla.

«Tramo	Puesta en servicio
Acc. Córdoba N-4-Estadio fútbol	Diciembre 1990
Ronda Norte y acc. Costa de La Cartuja	Puesta en servicio
Tramo Suroeste. Circunvalación Sevilla	Verano 1991

«Tramo	Puesta en servicio
Enlace N-5V/N-334. Tramo Este 1.	Puesta en servicio (Junio 1990)
Circunvalación Sevilla. Tramo Este 55-1	Puesta en servicio (Junio 1990)
Circunvalación Sevilla. Tramo Este 55-2	Puesta en servicio (Junio 1990)
Travesía de Jaén	Puesta en servicio (Julio 1990)
Variante de Granada (1.ª fase)...	Puesta en servicio (Enero 1990)
Variante de Granada (2.ª fase)...	Tramos parciales en servicio junio 90 total diciembre 1990
Acceso Sur de Granada. Desdoblamiento	Noviembre 1990
Almería-Aeropuerto	Diciembre 1990
Enlace con acceso al Aeropuerto	Diciembre 1990
Enlace de Coín	Diciembre 1990
Acceso Este al puerto de Sevilla	Diciembre 1990»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

184/002509

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002509.

AUTOR: Martínez Saiz, María Teófila (G. P).

Asunto: Aprobación de expedientes de adjudicación de nuevos tramos de autovías por un total de 135.000 y 145.000 millones de pesetas.

«Para los tramos adjudicados en los Consejos de Ministros citados en la pregunta de Su Señoría, no había presupuesto inicial, puesto que se trataba de Concursos de Proyecto y Construcción, basados en Estudios o Proyectos de Trazado sin posible valoración previa.

De esta manera se licitaron por el procedimiento indicado de acuerdo con el punto 1 del artículo 35 de la Ley de Contratos de Estado, habiéndose justificado en el expediente las circunstancias que concurrían, conforme al precepto indicado: "Se celebrarán mediante concurso... 1. Aquellas en los que no sea posible la fijación previa de un presupuesto definitivo".

Asimismo, el punto 2 del citado artículo indica igualmente, para casos como los que nos ocupan, que los lici-

tadores deberán presentar los proyectos cuando no hayan podido ser establecidos previamente por la Administración, lo que exige la definición, medición y valoración de las obras correspondientes, que sólo en este caso permite conocer el presupuesto definitivo de las mismas.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002631

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002631.

AUTOR: Camison Asensio, Felipe (G. P).

Asunto: Actividad de la empresa pública ALKANTARA IBERIAN EXPORTS LIMITED.

«ALKANTARA IBERIAN EXPORTS LIMITED» (ALKANTARA) fue hasta su disolución en 13 de diciembre de 1988 una empresa participada por el INI (25 por ciento), FOCOEX (25 por ciento) y Triad Internacional Marketing (50 por ciento). La finalidad social de la empresa —respetada en todo momento— consistía en «incrementar las exportaciones españolas a países árabes e Iberoamérica mediante la actuación como consultores de mercado, fomentando la presencia española en el mercado exterior mediante las ventas de equipos y proyectos o promoviendo la formación de empresas mixtas.»

Por lo que se refiere a su volumen de negocio hay que señalar que hasta 1982 las ventas de la compañía fueron escasas, con cifras de 54,6 millones de pesetas en 1979 y 31,7 millones de pesetas en 1980. En 1982 se logró el contrato más importante, que consistió en la venta a Egipto de camiones, vehículos blindados y autobuses. Con cargo a dicho contrato se efectuaron suministros por valor de 594,7 millones de \$ USA, siendo esta cantidad la que compuso la gran parte de las ventas en años posteriores, hasta el cese de la actividad de la compañía.

En relación a esta última operación —que se remonta a contratos firmados en 1980 y 1982— hay que recordar que su desenlace ya ha sido objeto de respuesta escrita 184/520.

Se adjuntan como anexo, copias de las informaciones referentes a ALKANTARA incluidas en las memorias de INI correspondientes a 1979, 1980, 1982 y 1983. En dichos extractos se mencionan las diversas personas que formaron parte del Consejo de Administración de ALKANTARA».

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

NOTA: La documentación que se acompaña se encuentra en la Secretaría General de la Cámara.

184/002640

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002640.

AUTOR: Sainz García, María Jesús (G. P).

Asunto: Plan de Transportes en las grandes ciudades.

«El Plan para el Transporte en las grandes ciudades fue aprobado en el Consejo de Ministros de 4 de mayo del presente año 1990.

Dicho Plan es el resultado del trabajo llevado a cabo en el seno de un Grupo Interministerial, formado por representantes de los Ministerios de Economía y Hacienda; Transportes, Turismo y Comunicaciones y Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

El objeto de este Plan es presentar una propuesta de actuación urgente de la Administración del Estado acerca del transporte en las grandes ciudades en el período 1990-93.

El ámbito del Plan, en lo que respecta al tipo de transporte, abarca tanto el de carácter interurbano como el de acceso a la zona urbana. Por lo que respecta a la modalidad cubre el ferroviario, el subterráneo y el de superficie, tanto si es de carácter público como privado. Asimismo, aunque el Plan se centra en las actuaciones de la Administración del Estado, se tienen en cuenta también las previstas por las Administraciones Territoriales.

En lo relativo al ámbito geográfico, el importante esfuerzo inversor que se concreta en este Plan pretende dar respuesta a los graves problemas de congestión de tráfico que tienen diferentes ciudades, centrándose fundamentalmente en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y en las zonas adyacentes que definen el entorno metropolitano de estas ciudades, por ser las que presentan objetivamente una situación más difícil, con índices de volumen de tráfico de una magnitud muy superior a las demás ciudades españolas. El Plan, sin embargo, reconoce que existen dificultades en otras ciudades y, en este sentido, contempla diversas actuaciones y una importante previsión de gasto en otras ciudades.

El ámbito temporal del Plan se circunscribe al período 1990-93, aunque también se referencian actuaciones posteriores cuando éstas están previstas. Si bien un horizonte de cuatro años puede parecer, a primera vista, demasiado dilatado para una propuesta de carácter urgente, ello no es así dada la complejidad inherente a la gestión, tramitación y ejecución de los proyectos de infraes-

estructura. Un paquete de medidas que aspire a tener una incidencia significativa en el transporte en estas ciudades difícilmente puede abarcar un período menor de tiempo. No obstante, muchas de las actuaciones en Barcelona, Sevilla y Málaga tienen un período de realización inferior, acorde con las limitaciones temporales a que obligan las celebraciones de los Juegos Olímpicos y la Exposición universal.

Otro aspecto a señalar es que el Plan se basa, por una parte, en actuaciones ya previstas en determinados casos, primordialmente en infraestructuras viarias, cuyo ritmo de ejecución se propone acelerar y, por otra, en nuevos proyectos no contemplados anteriormente, referidos principalmente a ejes de penetración, accesos, circunvalaciones y variantes de población. Es normal que una parte de las actuaciones estuvieran ya previstas, aunque con el Plan se hayan aumentado y acelerado en el ritmo de ejecución, porque el problema del transporte en las grandes ciudades ni es nuevo, ni el Gobierno lo aborda ahora por primera vez.

El Plan considera que las características que definen el problema del transporte en las grandes ciudades y, en particular, en las que da mayor protagonismo, recoge el total de las actuaciones previstas por las distintas Administraciones, con una evaluación lo más realista y actualizada posible del coste de las mismas. Se concentra en las actuaciones a realizar por la Administración Central e identifica la contribución del Fondo Europeo de Desarrollo Regional a la financiación del Plan y, finalmente, establece las conclusiones sobre la problemática en las grandes ciudades.

La participación de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones locales queda garantizada a través de los distintos Convenios suscritos entre el MOPU y dichas entidades. Actualmente están suscritos los siguientes Convenios: Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valladolid, Soria, Sevilla, Málaga, Granada, Baleares y Alcoy. Asimismo, está pendiente de firmarse el Convenio con el Ayuntamiento de Valencia.

Por otra parte, en el Plan de Acceso a las Grandes Ciudades se indica como conclusión el llevar a cabo las medidas necesarias para realizar este Plan en lo que respecta a la Administración Central, y establecer los acuerdos necesarios con las Administraciones Territoriales correspondientes para materializar las previsiones de actuaciones conjuntas.

En cuanto a las dotaciones económicas, el coste de las actuaciones para el período 1990-93 es de 1,6 billones de pesetas. De esta cifra corresponden a la Administración Central 1,2 billones de pesetas, a la Administración territorial corresponden 393.000 millones de pesetas y a la financiación privada 36.000 millones de pesetas.

Dentro de la Administración Central la inversión global por parte del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, para las actuaciones que se recogen en el Plan en Infraestructura Viaria, asciende a 662.000 millones de pesetas.

	Millones de pesetas
Madrid	189.000
Barcelona	96.000
Valencia	61.000
Sevilla	47.000
Málaga	65.000
Otras ciudades	204.000
TOTAL	662.000

A esta cifra hay que añadir la aportación prevista por las Administraciones Territoriales de 51.000 millones de pesetas y de la financiación privada de 36.000 millones de pesetas. Así, la inversión global del MOPU y de las Administraciones Autonómicas y municipales, junto a las de iniciativa privada previstas en el Plan asciende a casi tres cuartos de billón, concretamente 749.000 millones de pesetas en infraestructura vial.

De la cifra anterior figuraba ya consignada, tanto en los Presupuestos Generales del Estado como en el Programa de Inversiones Públicas para el período 1990-93, la cantidad de 532.000 millones de pesetas, por lo que la financiación adicional alcanza la cifra de 130.000 millones de pesetas.

La periodificación de las inversiones correspondientes al MOPU es la siguiente:

(Millones de pesetas)

Año 1990	Año 1991	Año 1992	Año 1993	Total
184.000	214.000	148.000	116.000	662.000

En las cifras anteriores se incluyen tanto la cantidad asignada al Programa de Inversiones Públicas como la financiación adicional anteriormente aludida.

Con respecto al Plan para Galicia, en lo que se refiere a infraestructura viaria es el siguiente:

	Millones de pesetas
Ferrol	1.821
Vigo	9.972
Pontevedra	3.324
La Coruña	526
Santiago	4.618
Orense	2.475
TOTAL GALICIA	22.736

El programa de inversiones de Renfe incluye en 1990:

— 104 Mptas. para la modernización y equipamiento de la estación de La Coruña —San Cristóbal.

— 260 Mptas. para la remodelación de la Plaza de la Estación de Vigo.»

Madrid, 6 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

184/002666

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta for-

mulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002666.

AUTOR: Estevan Bolea, María Teresa (G. P).

Asunto: Vertidos de cadmio y otros metales pesados en la bahía de Algeciras.

«En relación con la primera cuestión planteada por Su Señoría, los datos referentes a concentración de cadmio en sedimentos en la bahía de Algeciras, obtenidos en la realización del Plan de Vigilancia del Mediterráneo (MEDPOL), son los siguientes:

Ref. esta.	Localidad	Ref. mues.	Fecha	Lat.	Long.	Pro. mar	Miligramos/gramo
SPA68	Algeciras	6801	10-9-88	360830	052206W	45	0,17
SPA68	Algeciras	6802	10-9-88	360942	052209W	95	0,13
SPA68	Algeciras	6803	10-9-88	360954	052248W	45	0,10
SPA68	Algeciras	6804	10-9-88	361024	052309W	45	0,11
SPA68	Algeciras	6805	10-9-88	361030	052348W	45	0,21
SPA68	Algeciras	6806	10-9-88	361030	052448W	45	0,12
SPA68	Algeciras	6807	10-9-88	361000	052530W	24	0,19
SPA68	Algeciras	6808	10-9-88	360854	052600W	12	0,07
SPA68	Algeciras	6809	10-9-88	360824	052524W	42	0,17
SPA68	Algeciras	6810	10-9-88	360709	052548W	14	0,21

La situación de las estaciones referenciadas se detalla en el mapa número 1 que se adjunta como Anexo. Los resultados corresponden a las tomas realizadas en 1988, no habiéndose observado variaciones importantes respecto a otras muestras.

En cuanto al contenido en cadmio en solución de las aguas de mar, correspondientes asimismo a la bahía de Algeciras, y aunque el control en este medio no se exige en el Plan de Vigilancia del Mediterráneo, la Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Andalucía, ha facilitado datos correspondientes a los niveles de concentración de cadmio en aguas de la bahía de Algeciras, en los puntos de muestreo que figuran localizados en el mapa número 2. En todos ellos la concentración de cadmio, es menor de 0,2 Mg/l y como puede apreciarse es inferior a la establecida en la OM del 31-10-89 ("BOE" 11-11-89) para "objetivos de calidad" correspondientes a Normativa aplicable a los vertidos de cadmio.

Respecto a la segunda cuestión, cabe señalar que los Polígonos Industriales de la bahía de Algeciras originan un impacto ambiental sobre las aguas receptoras de sus efluentes que es acorde con las características y magnitud de las industrias instaladas en sus áreas.

Con el objetivo de reducir el impacto citado, la Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Andalucía inició en 1988 el denominado Plan Corrector de Vertidos Líquidos de la bahía de Algeciras, que partiendo de la si-

tuación existente, establece las medidas para construcción y puesta en funcionamiento de las instalaciones de saneamiento y depuración necesarias para corregir el impacto adverso originado.

El Plan abarca tres fases:

1. Diagnóstico de la situación.
2. Definición y calendario de medidas correctoras, y
3. Seguimiento y control de las medidas aplicadas.

Con el fin de evaluar los proyectos de actuaciones a realizar en cuanto a calidad técnica, plazos de ejecución, costes, etc., así como a definir las medidas que debe realizar la Administración, se ha creado una Comisión formada por la Agencia de Medio Ambiente de la Comunidad de Andalucía, diversas consejerías de esta Comunidad, la Escuela de Ingenieros Industriales de Sevilla y la Secretaría General de Medio Ambiente del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Esta Comisión emite dictámenes técnicos de obligado cumplimiento.

El Plan Corrector de Vertidos Líquidos, considera tanto la adecuación y depuración de vertidos urbanos como industriales.»

Madrid, 6 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

NOTA: La documentación que se acompaña se encuentra en la Secretaría General de la Cámara.

184/002683

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002683.

AUTOR: Martínez Saiz, María Teófila (G. P).

Asunto: Presupuesto y objetivos de la Exposición de Seguimiento Primer Plan General de Carreteras, celebrada en las dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

«Se ha necesitado la colaboración de diversos especialistas para realizar toda la documentación gráfica, con los siguientes presupuestos:

	Pesetas
Confección de paneles	9.150.000
Realización de dos murales interiores y un cartel exterior serigrafía y dibujos de originales	5.900.000
Realización de gráficos y dibujos por ordenador. Parte proporcional imputable a esta exposición	413.333
Realización de ampliaciones fotográficas murales. Parte proporcional imputable a esta exposición	478.333
Edición y adaptación de 15 vídeos para su exhibición en 8 monitores de alta resolución, conectados a 8 magnetoscopios con dispositivo de reproducción indefinida. Parte imputable a esta exposición	254.786

El objetivo de la exposición ha sido la de informar al público sobre la situación del Plan General de Carreteras.

La Secretaría General Técnica, a través del Centro de Publicaciones del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, ha publicado un libro sobre el seguimiento del Plan General de Carreteras 1984-1991, para su difusión.»

Madrid, 6 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

184/002728

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002728.

AUTOR: Martínez Saiz, María Teófila (G. P).

Asunto: Desaceleraciones que se han tenido que realizar en las Confederaciones Hidrográficas del Ebro, del Guadalquivir y del Júcar, e importe de las mismas.

«Los reajustes de anualidades son la adecuación de los mismos a la marcha real de una obra. Los créditos liberados se utilizan en poner en marcha nuevas acciones o incrementar el ritmo de ejecución de otras, cuando su desarrollo lo permite, siempre dentro de la normativa legal.

	Número de desaceleraciones	Importe (Mptas.)
C. H. del Ebro	4	1.514,2
C. H. del Guadalquivir	10	1.930,0
C. H. del Júcar	2	1.325,0»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

184/002732

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002732.

AUTOR: Martínez Saiz, María Teófila (G. P).

Asunto: Presupuesto inicial para la realización de diversos tramos del programa de Autovías del Plan General de Carreteras 1984/1991, presupuesto inicial de adjudicación, importe final del contrato de adjudicación y fecha prevista por el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para su entrada en servicio.

«Tramo»	Situación	Presupuesto adjudicación (millones de pesetas)	Fecha adjudicación
Villa del Río-Córdoba	En ejecución	22.461,9	22-3-90
Antequera Málaga	En ejecución	20.777,6	22-3-90
Cueto-Matalablina	En ejecución	12.852,1	22-3-90
Albacete-Almansa	En ejecución	14.957,2	22-3-90
Tarancón-Honrubia	En ejecución	20.957,5	22-3-90
Honrubia-La Roda	En ejecución	12.615,3	22-3-90
Navalcarnero-Talavera de la Reina	En ejecución	19.626,7	22-3-90
Circunvalación Valencia N-III-N-340	En ejecución	10.333,0	22-3-90
Ronda Este Málaga-Presa Limonero-Peñón del Cuervo	En ejecución	17.251,4	28-3-90
Variante de Benalmádena	En ejecución	14.739,8	28-3-90
Vte. Marbella Río Verde-El Real	En ejecución	11.746,5	28-3-90
Enlace Morata de Jalón-Variante La Almunia	En ejecución	6.446,5	2-4-90
Mieres-Campomares	En ejecución	7.717,0	28-3-90
Castro Urdiales-Colindres	(*)	17.990,0	
Treto-Hoznayo (Colindres-Solares)	(*)	14.200,0	
San Andrés de Llanveras-Malgrat	(**)		
Tárrega-Lérida	En ejecución	13.095,8	28-3-90
Variante de Mataró	(**)		
Mérida-Badajoz	En ejecución	18.983,3	2-4-90
Badajoz-Frontera Portuguesa	En ejecución	10.627,8	2-4-90
Trujillo-Miajadas	En ejecución	14.788,7	28-3-90
Buitrago-Intersección N-110	En ejecución	14.179,9	28-3-90
Avda. Ilustración Tramos II-III	En ejecución	6.062,7	28-3-90
Espinardo-Alcantarilla	En ejecución	7.786,2	28-3-90
Alhama de Murcia-Puerto Lumbreras	(*)	16.500,0	
Variante de Sollana-Silla (Romaní-Silla)	(*)	10.418,4	

(*) Fue declarado desierto el concurso en base a la calidad técnica y condiciones económicas de las proposiciones presentadas, por lo que ha habido que redactar posteriormente los proyectos, estando previsto se liciten próximamente, cuyos presupuestos estimados se indican en la relación anterior. En cuanto a la fecha de terminación estará en función de la proposición que resulte adjudicataria.

(**) Dentro del Plan de Transporte para Acceso a las Grandes Ciudades se ha decidido que dichas obras se lleven a cabo con financiación previa.

Hay que indicar que para los tramos adjudicados en los Consejos de Ministros no había presupuesto inicial, puesto que se trataba de Concursos de Proyectos y Construcción, basados en estudios sin valoración definitiva.

De esta manera se licitaron por el procedimiento indicado de acuerdo con el punto 1 del artículo 35 de la Ley de Contratos del Estado, habiéndose justificado en el expediente las circunstancias que concurrían, conforme al precepto indicado: "Se celebrarán mediante concurso... aquéllas en las que no sea posible la fijación previa de un presupuesto definitivo".

Asimismo, el punto 2 del citado artículo indica igualmente, para estos casos, que los licitadores deberán presentar los proyectos cuando no hayan podido ser establecidos previamente por la Administración, lo que exige la definición, medición y valoración de las obras correspondientes, que sólo en este caso permite conocer el presupuesto definitivo de las mismas.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002894

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002894.

AUTOR: González Lizondo, Vicente (G. Mx.) y Oliver Chirivella, Juan (G. Mx.).

Asunto: Interrupción de los trámites para la ejecución de las obras de desvío de la CN 332 a su paso por la localidad de Sollana (Valencia).

«El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dentro de las obras correspondientes a la Circunvalación (By-Pass) de Valencia, redactó el proyecto correspondiente al tramo entre Silla y Sollana que incluía la denominada Biela de Sollana.

Celebrado el correspondiente Concurso de Proyecto y Construcción el Ministerio lo declaró desierto por considerar, entre otras, la necesidad de profundizar en el "Es-

tudio Hidrológico correspondiente a la Variante de Sollana”.

Al respecto y por encargo de la Dirección General de Carreteras se ha realizado, con la asistencia técnica de una empresa, un Estudio Hidrológico e Hidráulico de la Variante de Sollana, así como un estudio por parte del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) de los efectos que diversas infraestructuras producen sobre el régimen de flujo de las crecidas en el entorno de Sollana.

Dada la urgente necesidad de completar los tramos correspondientes a la Circunvalación de Valencia, el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo consideró necesario segregar del tramo inicial los correspondientes a los subtramos entre Silla y Romaní y la Variante de Sollana propiamente dicha. Respecto a la actuación del primer subtramo, se encuentra redactado el proyecto y en trámite de supervisión y se prevé la adjudicación de la obra dentro del presente año 1990. Por lo que respecta al segundo subtramo, y al objeto de resolver el problema de tránsito de vehículos a su paso por la travesía de Sollana, dicho departamento prevé realizar su tramitación de forma inmediata para resolver el paso actual por Sollana, mediante la construcción de la Variante.

En este sentido, el pasado 20 de julio se ha celebrado una reunión entre la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Obras Hidráulicas y la Confederación del Júcar, al objeto de considerar los diversos aspectos hidráulicos, por lo que se continuará la tramitación de la redacción del proyecto definitivo de la Variante de Sollana que resuelva el problema del tráfico viario a su paso por la travesía actual.

Una vez redactado el proyecto de construcción, de la solución que se acuerde, se procederá a su licitación.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002920

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002920.

AUTOR: Pozo i Alvarez, Joan Manuel del (G. S).

Asunto: Actuaciones desarrolladas y previsiones de los distintos Ministerios para dar cumplimiento a las once Resoluciones adoptadas por el Pleno del Congreso del día 2 de marzo de 1989, a propuesta de la Comisión de Estudio de las Sectas en España.

«La problemática sectaria es un hecho social que pro-

cupa seriamente a los poderes públicos y que ha sido abordada desde muy diferentes perspectivas.

En la III Legislatura se constituyó, en el Congreso de los Diputados, una comisión de Estudios y repercusiones de las Sectas en España, que trabajó intensamente y elevó su informe al Pleno de la Cámara en su sesión de 1 de febrero de 1989 (“B. O. C. G.” Serie E, número 174, de 10-3-89), cuyas resoluciones son objeto de seguimiento a través de la pregunta formulada por Su Señoría.

También ha sido estudiado el tema en el seno de la Comisión Interministerial de la Juventud, dentro del Grupo de Trabajo “El Menor y su Marginación.”

Este Grupo elaboró en 1988 un estudio sobre “Asociacionismo y libertad individual: los movimientos religiosos sectarios”.

Es pues patente la preocupación de los diferentes estamentos públicos de cara a la búsqueda de posibles soluciones a este problema.

I. Los planteamientos que el Ministerio de Asuntos Sociales mantiene acerca de la concienciación de la sociedad, tanto en relación a la problemática sectaria como a cualquier otra, se articulan siempre en torno a la promoción de la iniciativa social y el asociacionismo.

En definitiva, suponen la potenciación de los grupos más activos de la sociedad civil y que están en conexión más directa con los ciudadanos y sus problemas.

En este sentido, el Ministerio de Asuntos Sociales lleva a cabo una labor de cooperación con la sociedad civil que en el ámbito juvenil, se concreta en una incentivación de las actividades y programas que realizan los propios jóvenes a través de sus Asociaciones, subvencionando a Organizaciones y Asociaciones juveniles y Entidades prestadoras de Servicio a la Juventud.

Entre estas Entidades se cuentan algunas que se dedican específicamente a la problemática sectaria.

Así, a través del Instituto de la Juventud, se han subvencionado Asociaciones que prestan servicios a personas incursoas en sectarismo tales como:

— Asesoramiento e Información sobre Sectas (AIS) entidad legalmente constituida desde 1977, de ámbito estatal, siendo su fin primordial el asesoramiento e información a padres afectados, siendo un grupo de ellos quienes la han constituido.

— Centro de Recuperación, Orientación y Asistencia al Sectario (CROAS). Se trata de una cooperativa de profesionales que constituyen equipo terapéutico y que mediante el trabajo individual y de grupo familiar con los afectados tienen como fin la desprogramación de personas adictas a sectas. Está compuesto por un médico de Medicina General, especializado en sectas y por dos Asistentes Sociales, contando con local propio para la realización de terapias.

Por otra parte, tanto las Comunidades Autónomas como los Ayuntamientos cuentan con áreas de bienestar social atendidas por personal que puede prestar servicio de asesoramiento e información ante problemas sociales de muy

diferente signo, y que además conocen los Centros y Servicios que operan en el ámbito más cercano a los ciudadanos y ciudadanas.

El Ministerio de Asuntos Sociales coopera con estas Administraciones a través del Plan Concertado para las Prestaciones Básicas de Servicios Sociales, a través del cual se financian una serie de actuaciones que persiguen el objetivo final de la consecución de una estructura de servicios sociales que permitan atender las necesidades de los colectivos e individuos susceptibles de necesitar atención.

II. La investigación del Ministerio del Interior en las actividades que en España desarrollan las denominadas "sectas" se efectúa siempre que existan indicios de que puedan ser constitutivas de delitos, en virtud de denuncia o por orden de la autoridad judicial.

El aumento del número de sectas que operan en el país, así como el incremento y extensión de sus actividades, aconsejaron hace ya tiempo la dedicación de un mayor número de funcionarios policiales a la investigación de las posibles actividades ilícitas de estos grupos.

Es preciso tener en cuenta que es en el ámbito familiar donde los posibles efectos negativos de las sectas son más relevantes al suponer en muchos casos la total desvinculación del adepto con su familia, no obstante, la acción policial en este campo, al tratar de atender las correspondientes denuncias de los familiares, encuentra la dificultad insuperable de que casi siempre los adeptos son mayores de edad.

La actuación sí es posible, sin embargo, en el caso de los menores y en este sentido por la Comisaría General de Policía Judicial se han adoptado distintas medidas para controlar, tanto la captación de menores como las circunstancias en las que conviven en el seno de estos grupos, competencia atribuida a los Grupos Especiales de Menores ya en funcionamiento en las principales capitales de provincia.

A nivel formativo, en los cursos que se imparten a los funcionarios policiales se estudia la problemática que presentan en general esos grupos.

III. La Resoluciones que afectan al Ministerio de Justicia se relacionan en cuatro concretos aspectos, en primer lugar, el control de legalidad y la vigilancia de la eventual aplicación fraudulenta de los Estatutos de las entidades que soliciten su inscripción en los Registros públicos de entidades religiosas (conclusión 4.1); la promoción, en segundo lugar, de fórmulas de acuerdo con las vías institucionales pertinentes con el Consejo General del Poder Judicial, la difusión de información suficiente a Magistrados, Jueces, Fiscales y Médicos Forenses acerca de la medida en que el fenómeno sectario pueda afectar gravemente a la libertad de las personas (conclusión 4.4); el fomento, en tercer lugar, de aquellas fórmulas de acuerdo y de cooperación necesarias con el Consejo General del Poder Judicial y la Fiscalía General del Estado, de cara al estudio y a la información a Magistrados, Jueces, Fiscales y Entidades Públicas previstas en la Ley 21/87 de medidas legalmente aplicables respecto a tutela de menores (conclusión 4.8); y, en cuarto lugar, la promoción de Acuerdos internacionales sobre sustracción de menores, con el fin de facilitar la información y repatriación ur-

gente de los menores expatriados de forma ilegal (conclusión 4.9).

Seguidamente se exponen las medidas adoptadas de forma singular en estos frentes de acción:

En cuanto al acceso al Registro de Entidades Religiosas de aquellas Asociaciones en las que, por las normas de sus Estatutos o por otros datos de los que pudiera tenerse conocimiento durante la tramitación del expediente (tales como lo Informes de la Policía Gubernativa), se detectara el riesgo de desarrollo de actividades sectoriales que pudieran resultar delictivas o simplemente ilícitas, y, en especial, las que atenten contra la libertad religiosa, tanto en forma individual como comunitaria, impidiendo o dificultando su ejercicio, el Registro de Entidades Religiosas, en la efectivación de su función calificadora, no ha venido limitándose a la mera comprobación del cumplimiento formal de los requisitos legales exigidos para la inscripción, sino que, regularmente, ha procedido también a cuidar de que la Entidad solicitante respete la libertad de sus miembros, su derecho a cambiar de confesión o creencia, así como el de abandonar la que se profesara, comprobando también la correspondencia que pudiera existir entre las alegaciones y documentos aportados por los promotores y representantes de las entidades religiosas y la realidad.

Además, y en orden al control y vigilancia posterior de la posible aplicación fraudulenta de los Estatutos de las entidades religiosas inscritas, a que se refieren las conclusiones 1.ª y 6.ª de las aprobadas por el Congreso de los Diputados, en fecha de 2 de marzo de 1989, el Registro de Entidades Religiosas, una vez efectuada la inscripción, la comunica al Ministerio del Interior y a los Gobernadores Civiles de las provincias en que aquéllas se establezcan, con lo que se completa el círculo de las acciones preventivas y de vigilancia.

Respecto a la difusión de información entre Magistrados, Jueces, Fiscales, Médicos Forenses y otros cuerpos integrantes de la administración al servicio de la Justicia, se señala que las acciones emprendidas desde el Ministerio de Justicia han debido de enmarcarse en la distribución de las funciones y de cometidos vigentes entre una diversidad de órganos e instituciones en materia de formación, perfeccionamiento y actualización de conocimientos de los colectivos integrados en el sistema jurisdiccional, y entre los cuales destaca el Consejo General del Poder Judicial, de acuerdo con los dictados y preceptos de la Ley Orgánica de Poder Judicial (V. art. 107.4, LOG/85, de 1 de julio, del Poder Judicial).

En este orden de cosas, cabe destacar la realización de dos programas de actividades claramente entroncados con las Resoluciones contenidas en las conclusiones 4.ª y 8.ª, del citado informe:

1. La reunión celebrada a finales del mes de octubre de 1989, convocada por el Consejo General del Poder Judicial, para información, análisis y reflexión de cuestiones relacionadas con la protección legal del menor, a la que asistieron diez miembros de la Carrera Judicial.

2. El curso para Magistrados especialistas de menores, celebrado en el Centro de Estudios Judiciales del 21 de marzo al 21 de junio del presente año, al que asistieron quince miembros de la Carrera Judicial.

El mencionado curso estuvo estructurado en tres fases (a saber: a) lectiva; b) de pasantías en instituciones afines; c) de redacción de memoria final a efectos de calificación). En ellas se facilitó a los participantes información y conocimientos en materias relacionadas con los aspectos tratados en las resoluciones mencionadas.

La Conclusión 4.9 de la Resolución adoptada, contiene dos aspectos diferentes que exigen respuestas separadas.

1. España es Parte de los Convenios multilaterales más importantes en la materia, como son el Convenio número XXVIII de La Haya sobre los aspectos civiles de la sustracción internacional de menores ("B. O. E." 24-8-87), y el Convenio europeo sobre custodia de menores ("B. O. E." 1-9-84) con lo que queda cubierta una amplia zona geográfica que va desde Australia a Estados Unidos y que previsiblemente se irá ampliando por adhesión de nuevos miembros. Por ello, no se considera prioritaria, en el momento presente, la adopción de iniciativas tendentes a negociar nuevos tratados bilaterales.

Antes bien, el Ministerio de Justicia ha conocido de un total de 128 expedientes, pese a la relativa modernidad de nuestra adhesión a tales Convenios, lo cual arroja un balance altamente expresivo de la suficiencia del marco convencional hoy vigente.

2. No existen, ni se consideran necesarios, nuevos tratados internacionales para la localización de mayores de edad expatriados, ya que tal diligencia puede instrumentarse por el cauce de una comisión rogatoria, civil o penal, en el marco de los tratados multilaterales ya existentes (V. gr.: Convenios de La Haya II de 1954 y XX de 1970, el Convenio número 30 del Consejo de Europa, o el número 43 de la Conferencia Interamericana), o bilaterales (V. gr.: con Italia, República Democrática Alemana, Reino Unido), o finalmente por la simple y sencilla aplicación del principio de reciprocidad.

El Ministerio de Justicia interpreta que el atendimiento al sentido de las resoluciones adoptadas por el Pleno del Congreso de los Diputados por parte de los Centros Directivos de él dependientes, resulta satisfactorio, tanto en función de las medidas adoptadas hasta ahora, cuanto de los resultados obtenidos y esperables, sin perjuicio, obviamente, de la oportunidad de continuar trabajando sobre las líneas indicadas.

IV. En relación a la Comisión Técnica Interautonómica del Plan Nacional sobre Drogas y en referencia a las resoluciones de la Comisión del Estudio de las Sectas en España, se celebró una reunión Técnica interautonómica monográfica, con objeto de establecer las bases de la relación entre las Administraciones de las Comunidades Autónomas y los centros de carácter residencial que suministran tratamiento a las personas que hacen uso problemático de drogas.

En dicha reunión se acordó diferenciar las normas de acreditación de centros de las normas de autorización,

considerándose este último aspecto —la autorización— el objetivo inmediato y urgente para solventar los problemas planteados.

En torno a la autorización de centros se adoptaron los siguientes acuerdos:

Primero. Elaboración, por las Comunidades Autónomas que carecen de ella, de una norma reguladora de la autorización de centros residenciales que suministren tratamientos a personas que hacen uso problemático de drogas. La norma deberá recoger, al menos, lo siguiente:

a) Disposiciones que garanticen transparencia informativa respecto a objetivos, medios y actividades desarrolladas en el centro.

b) Disposiciones por las que se exija la presentación, a efectos de otorgamiento de la autorización, de un programa asistencial que comprenderá como mínimo los aspectos siguientes:

- Objetivos.
- Actividades a desarrollar y metodología de las mismas.
- Recursos personales con los que se cuenta.
- Número de plazas existentes.

c) Disposiciones que determinen el órgano que resolverá sobre la autorización y, en su caso, el órgano que deberá emitir informe vinculante en torno al sentido de dicha decisión. Asimismo, se hará mención expresa del preceptivo ejercicio de la función de inspección por parte del órgano a quien corresponda.

Segundo. Las Comunidades Autónomas que dispongan de normas sobre autorización de centros de las características señaladas deberán, en su caso, adecuar su normativa a lo establecido en el acuerdo anterior.

Por último, señalar que las instituciones integradas en el Plan Nacional sobre Drogas, Administraciones y Organizaciones no Gubernamentales continúan analizando y elaborando las medidas adecuadas para el desarrollo de la acción terapéutica en centros y servicios.

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002925, 184/003316 y 184/003317

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/0002925, 184/003316 y 184/003317.

AUTOR: Pascual Monzo, José Ramón (G. P.).

Asunto:

Plan del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en el que se incluye la ejecución de la variante de Sollana (Valencia).

«El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dentro de las obras correspondientes a la Circunvalación (By-Pass) de Valencia, redactó el proyecto correspondiente al tramo entre Silla y Sollana que incluía la denominada Biela de Sollana.

Celebrado el correspondiente Concurso de Proyecto y Construcción el Ministerio lo declaró desierto por considerar, entre otras, la necesidad de profundizar en el "Estudio Hidrológico correspondiente a la Variante de Sollana".

Al respecto y por encargo de la Dirección General de Carreteras se ha realizado, con asistencia técnica de una empresa, un Estudio Hidrológico e Hidráulico de la variante de Sollana, así como un estudio por parte del Centro de Estudios y Experimentación de Obras públicas (CEDEX) de los efectos que diversas infraestructuras producen sobre el régimen de flujo de las crecidas en el entorno de Sollana.

Dada la urgente necesidad de completar los tramos correspondientes a la Circunvalación de Valencia, el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo consideró necesario segregarse del tramo inicial los correspondientes a los subtramos entre Silla y Román y la Variante de Sollana propiamente dicha. Respecto a la actuación del primer subtramo, se encuentra redactado el proyecto y en trámite de supervisión y se prevé la adjudicación de la obra dentro del presente año 1990. Por lo que respecta al segundo subtramo, y al objeto de resolver el problema de tránsito de vehículos a su paso por la travesía de Sollana, el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo prevé realizar su tramitación de forma inmediata para resolver el paso actual por Sollana, mediante la construcción de la Variante.

En este sentido, el pasado 20 de julio se ha celebrado una reunión entre la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Obras Hidráulicas y la Confederación del Júcar, al objeto de considerar los diversos aspectos hidráulicos, por lo que se continuará la tramitación de la redacción del proyecto definitivo de la Variante de Sollana que resuelva el problema del tráfico viario a su paso por la travesía actual.

Una vez redactado el proyecto de construcción, de la solución que se acuerde, se procederá a su licitación.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002951

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento

del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002951

AUTOR: Sainz García, María Jesús (G. P).

Asunto: Obtención del Diploma Básico de Español.

«1. Los Diplomas acreditativos del conocimiento del Español como Lengua Extranjera fueron establecidos por Real Decreto 826/1988 de 20 de julio ("B. O. E." del viernes 29 de julio).

2. En las dos convocatorias que han tenido lugar hasta el momento presente —noviembre de 1989 y junio de 1990— los Tribunales han estado formados por profesores de distintas Universidades españolas, profesores de las Escuelas Oficiales de Idiomas y por profesores titulares de Institutos de Bachillerato, especializados en Filología Hispánica, expertos en Lingüística Aplicada y en la enseñanza de la lengua española, así como por profesores españoles residentes en los países en donde se han realizado las pruebas, con análoga formación universitaria.

3. Los criterios de composición de los Tribunales examinadores es una de las competencias del Consejo Rector, creado para velar por la correcta aplicación y desarrollo de lo establecido en el Real Decreto 826/88 de 20 de julio.

4. Se adjunta en Anexo la lista de ciudades en las que han tenido lugar los exámenes en la convocatoria de junio de 1990.

5. Las ciudades y centros en los que han tenido lugar los exámenes han sido determinados por el Consejo Rector en uso de las atribuciones que define el Real Decreto 826/1988, de 20 de julio, B.O.E. del 29 de julio, en el artículo 10, apartado a).

6. En todas las ciudades en las que se han celebrado pruebas de examen para la obtención del Diploma de Español como Lengua Extranjera se ha contado con la acción Cultural de la Embajada de España. Independientemente de la creación en su día de Centros dependientes del Instituto Cervantes, el Ministerio de Educación y Ciencia extenderá de modo progresivo la difusión del Diploma de Español en sus dos niveles, Básico y Superior, como medio de acreditar el conocimiento de la lengua española en el mundo y de establecer un sistema homogéneo de comprobación de niveles.»

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

RELACION DE LAS CIUDADES EN QUE SE REALIZO LA PRUEBA PARA LA OBTENCION DEL D.B.E. EN JUNIO DE 1990

París.
Burdeos.
Lyon.
Toulouse.
Roma.

Lisboa.
Oporto.
Munich.
Colonia.
Londres.
Glasgow.
Liverpool.
Viena.
Bruselas.
Atenas.
Dublín.
Amsterdam.
Copenhague.
Estocolmo.
Berna.
Budapest.
Varsovia.
Moscú.
Sao Paulo.
Río de Janeiro.
Brasilia.
Manila.
Rabat.
Tánger.
Casablanca.
Tokio.
Los Angeles.
Abidjan.
Túnez.
Bagdad.

184/002954

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002954.

AUTOR: Alegre Galilea, Luis Angel (G. P).

Asunto: Adjudicación de las obras de la variante de Alfaro, en La Rioja.

«La ejecución de las obras de la Variante de Alfaro (La Rioja), ha sido adjudicada a la Empresa TECSA Y OBRAS Y DESMONTES DE TUDELA, unión temporal de empresas, con el 60 por ciento y 40 por ciento respectivamente, por el sistema de concurso con admisión previa.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/002981

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/002981.

AUTOR: Recoder i Miralles, Lluís Miguel (G. C-CiU).

Asunto: Construcción de la variante de la carretera nacional 332, tramo Sollana-Silla, y razones de la paralización del proyecto.

«El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dentro de las obras correspondientes a la Circunvalación (By-Pass) de Valencia, redactó el proyecto correspondiente al tramo entre Silla y Sollana que incluía la denominada Biela de Sollana.

Celebrado el correspondiente Concurso de Proyecto y Construcción, el Ministerio lo declaró desierto por considerar, entre otras, la necesidad de profundizar en el "Estudio Hidrológico correspondiente a la Variante de Sollana".

Al respecto y por encargo de la Dirección General de Carreteras se ha realizado, con la asistencia técnica de una empresa, un Estudio Hidrológico e Hidráulico de la Variante de Sollana, así como un estudio por parte del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) de los efectos que diversas infraestructuras producen sobre el régimen de flujo de las crecidas en el entorno de Sollana.

Dada la urgente necesidad de completar los tramos correspondientes a la Circunvalación de Valencia, el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo consideró necesario segregar del tramo inicial los correspondientes a los subtramos entre Silla y Romaní y la Variante de Sollana propiamente dicha. Respecto a la actuación del primer subtramo, se encuentra redactado el proyecto y en trámite de supervisión y se prevé la adjudicación de la obra dentro del presente año 1990. Por lo que respecta al segundo subtramo, y al objeto de resolver el problema de tránsito de vehículos a su paso por la travesía de Sollana, dicho Departamento prevé realizar su tramitación de forma inmediata para resolver el paso actual por Sollana, mediante la construcción de la Variante.

En este sentido, el pasado 20 de julio se ha celebrado una reunión entre la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Obras Hidráulicas y la Confederación del Júcar, al objeto de considerar los diversos aspectos hidráulicos, por lo que se continuará la tramitación de la redacción del proyecto definitivo de la Variante de Sollana que resuelva del problema el tráfico viario a su paso por la travesía actual.

Una vez redactado el proyecto de construcción, de la solución que se acuerde, se procederá a su licitación.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003065

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003065.

AUTOR: González Lizondo, Vicente (G. Mx.) y Oliver Chirivella, Juan (G. Mx.).

Asunto: Reforma del subsidio agrario para los trabajadores eventuales del campo.

«En primer lugar, hay que señalar que el subsidio por desempleo para los trabajadores eventuales agrarios, desde su aprobación, solamente se aplica en las Comunidades Autónomas de Andalucía y Extremadura, ya que es en estas dos Comunidades en donde se dan las circunstancias señaladas en el Real Decreto 2298/1984 que regula actualmente el mencionado subsidio. El paro estacional de los trabajadores agrarios es superior a la media nacional y el número de éstos es proporcionalmente superior al de otras zonas agrarias.

Por tanto, ni en la actual regulación del subsidio agrario ni en el proyecto de reforma actualmente en trámite como consecuencia de los acuerdos suscritos con las Organizaciones Sindicales, se prevé la aplicación de dicho subsidio a la Comunidad Valenciana, como tampoco a ninguna otra Comunidad Autónoma, a excepción de las de Andalucía y Extremadura.

Lo que sí afecta a la Comunidad Valenciana es el acuerdo a que se ha llegado en relación al desarrollo de Planes Especiales de Empleo en zonas rurales deprimidas, cuyo objetivo es poner en marcha actuaciones específicas de apoyo a determinadas zonas agrícolas, distintas de las que Andalucía y Extremadura, con problemas significativos de desempleo agrario estacional.

Estos Planes permiten la contratación de trabajadores eventuales desempleados para la realización de obras y servicios de interés general y social a desarrollar por parte de las Corporaciones Locales y con otras Administraciones Públicas, que el INEM viene desarrollando desde hace ya varios años.

El Acuerdo a que se ha llegado supone que una parte de los recursos presupuestarios existentes para Convenios del INEM con Corporaciones Locales, se van a afectar al desarrollo de actuaciones específicas dirigidas a trabajadores eventuales agrarios desempleados, de determinadas comarcas, especialmente afectadas por este problema. Se continúa así la línea iniciada ya en años anteriores con ca-

rácter experimental en las Comunidades Autónomas de Castilla-La Mancha y Castilla y León.

Es en este contexto en el que se ha decidido la realización de Planes Especiales de Empleo en 27 comarcas agrícolas de las Comunidades de Castilla-La Mancha, Castilla y León, Murcia y Comunidad Valenciana, perteneciendo a esta última 5 de las 27 comarcas seleccionadas:

1. Los criterios que han guiado a la Administración para llevar a cabo la reforma del subsidio agrario han sido, en síntesis, los siguientes:

— Pasar de un enfoque de la protección que contempla exclusivamente las circunstancias individuales del desempleado a otro en que la protección se limita en función del conjunto de las rentas de la unidad familiar de convivencia y se gradúa en razón de la edad de los beneficiarios dentro de la unidad familiar.

— Reforzar la protección dispensada a los desempleados de mayor edad como colectivo más desfavorecido en el mercado de trabajo.

— Implantar un sistema comarcal de participación institucional en el control y seguimiento del subsidio agrario y de los restantes programas de empleo y formación rural.

2. El subsidio agrario desde su aprobación sólo se aplica en las Comunidades Autónomas de Andalucía y Extremadura y la reforma acordada no establece ningún cambio en este sentido. Lo que sí afecta a la Comunidad Valenciana es el acuerdo a que se ha llegado en relación al desarrollo de Planes Especiales de Empleo en zonas rurales deprimidas, como ya se ha explicado.

3. Los acuerdos en materia de subsidio agrario se han desarrollado en el marco de la Mesa de Concertación sobre Protección Social, constituida entre el Gobierno y las Organizaciones Sindicales UGT y CC. OO., habiéndose consultado sobre los acuerdos alcanzados a las Organizaciones Empresariales CEOE y CEPYME.

4. La razón de haber negociado con dichas Organizaciones sociales se debe a que son éstas las más representativas, teniendo en cuenta el ámbito geográfico de las medidas objeto de negociación, carácter que les confiere el derecho a la participación institucional ante las Administraciones Públicas y a ser consultadas en la elaboración de las normas y proyectos que afectan a los intereses de los trabajadores y empresarios a los cuales representan en virtud de dicho carácter.»

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003073

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003073.

AUTOR: Gómez Darmendrail, Javier (G. P) y Palacio del Valle Lersundi, Loyola de (G. P).

Asunto: Razón por la que Técnicas Goymar, de Segovia, ha dejado de impartir los cursos del Instituto Nacional de Empleo (INEM) por tercer año consecutivo.

«El INEM no ha aprobado los cursos en el Centro de Técnicas Goymar de Segovia debido a que, como consecuencia de los estudios realizados sobre necesidades de formación en función del empleo y la fijación de objetivos y especialidades prioritarias por provincias, no han sido consideradas prioritarias para la provincia de Segovia las especialidades ofertadas por dicho Centro.

El hecho de que otros Centros Goymar sigan colaborando con el INEM demuestra que no existe ningún tipo de discriminación por parte del INEM para los Centros Goymar.»

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003126

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003126.

AUTOR: Prado López, Manuel (G. P).

Asunto: Creación de nuevas Zonas Urbanas Telefónicas durante los años 1990, 1991 y 1992 en el Ayuntamiento de Beariz (Orense).

En el anexo 1 figuran, por municipios, las nuevas zonas urbanas programadas para el presente año 1990 en la provincia de Orense, con indicación del número de habitantes y la etapa a la que pertenecen, al amparo de lo dispuesto por el Real Decreto 2248/84, de 28 de noviembre, sobre extensión del servicio telefónico en el medio rural. En la columna "Creada fecha" se indica la fecha de creación para las constituidas durante el primer semestre del año. Las que no tienen fecha se crearán en el segundo semestre.

En el anexo 2 figuran las nuevas zonas urbanas previstas para 1991, por municipios, con indicación del número de habitantes. Este programa es provisional y puede

sufrir modificaciones en función de las disponibilidades técnicas e imprevistos (falta de permisos de paso, etc.).

Referente a 1992, todavía no se han elaborado los programas, por lo que no es posible, en estos momentos, conocer en qué entidades se crearán las nuevas zonas urbanas para dicho año.

Sobre la creación de nuevas zonas urbanas en el municipio de Beariz (Orense), las entidades que, al amparo de lo dispuesto por el Real Decreto 2248/1984 figuran como objetivos son las siguientes:

Entidad	Etapa R. D.	Habitantes
Doade	3	103
La Hermida	4	75
Lebozan	4	71

De ellas, Doade tiene prevista su constitución como zona urbana telefónica en 1991 y las restantes no tienen fecha prevista, si bien, por pertenecer a la 4.ª etapa se crearán con posterioridad a dicho año, a no ser que se incluyeran en algún convenio de colaboración a suscribir entre la Xunta de Galicia, la Diputación Provincial de Orense o el Ayuntamiento de Beariz y Telefónica, en los términos establecidos por el mencionado Real Decreto.»

Madrid, 31 de agosto de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

NOTA: La documentación que se acompaña se encuentra en la Secretaría General de la Cámara.

184/003184

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003184.

AUTOR: Baón Ramírez, Rogelio (G. P).

Asunto: Vertidos de las aguas drenadas en la autovía Madrid-Toledo, a su paso por la localidad de Villaluenga (Toledo), sobre las calles de esta localidad.

«El pasado 22 de enero, el Jefe de Demarcación de Carreteras de Castilla-La Mancha, acompañado del Alcalde de Villaluenga de la Sagra (Toledo) y varios concejales, recorrieron minuciosamente el camino por donde, según el Ayuntamiento de este Municipio, les llegaba el barro por las aguas canalizadas con motivo de las obras de la variante de Cabañas de la Sagra de la autovía Madrid-Toledo.

En dicha inspección pudo comprobarse que dichos perjuicios no son imputables en absoluto a las obras realizadas en la Autovía, presentándose un Acta Notarial de los arrastres de la margen izquierda del camino procedentes de las fincas contiguas con inclinación al citado camino.

Asimismo, en el citado recorrido, se pudo comprobar que la empresa constructora tenía perfectamente excavadas las dos cunetas del camino y que el camino desemboca exactamente en una de las calles más importantes de la localidad, en la que antiguamente había un canal en el centro, de 1 metro de ancho por 1 metro de altura, capaz de recoger las aguas o arrastres que pudieran bajar por dicho camino (cauce natural antiguo).

Desde hace más de 30 años no se conocía en Villaluenga de la Sagra el caudal de agua de las tormentas que se han producido el presente año, según reconoció ese Ayuntamiento, que también indicó que desde hace algunos años (y por otro Ayuntamiento anterior) se cerró dicho canal mediante un relleno y colocación de tuberías de saneamiento, anulando la función de desagüe que tenía antes. Al final del recorrido se llegó al tubo instalado como desagüe en un tramo de la mediana de la Variante de Cabañas por el que apenas salía agua.

De lo anterior se desprende la evidencia de que el citado camino corresponde a un antiguo cauce natural por el que circulaban las aguas de la cuenca próxima, a la que no se ha afectado con las obras de la autovía.

En estas circunstancias, lógicamente el agua que circula por el camino y cunetas desemboca directamente a la superficie de la calle y continúa por ella a lo largo del pueblo, ya que era su cauce natural.

Por tanto, la construcción de la Autovía Madrid-Toledo a su paso por Villaluenga de la Sagra no es responsable de los problemas que afectan a esa localidad.

No obstante, en demostración de la buena disposición del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo en colaborar con el Ayuntamiento de Villaluenga de la Sagra en la resolución de los problemas que tiene planteados, y dentro de las competencias asignadas, este Departamento ha realizado un doble tratamiento superficial bituminoso del camino de acceso al pueblo desde la antigua carretera, aunque este camino no es de la competencia del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo. Para la realización de esta operación, se esperó a que pasasen los meses de lluvia y se ha ejecutado el pasado mes de junio, a entera satisfacción del Ayuntamiento».

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003195

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003195.

AUTOR: Estevan Bolea, María Teresa (G. P).

Asunto: Nuevos instrumentos que se van a poner en práctica para la coordinación de los diferentes órganos de la Administración Central en materia de política ambiental.

«En estos momentos, la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos tiene encomendada, por acuerdo del Consejo de Ministros, la coordinación de las actuaciones relativas al medio ambiente, así como las necesarias para ejercer la defensa contra la contaminación en el ámbito de la Administración Central del Estado, asegurando de esta forma la unidad de programación.

En otro contexto y para asegurar la unidad de respuesta y de coordinación de la postura española en los foros internacionales, mediante Real Decreto 199/1990 se ha facultado a la Secretaría General de Medio Ambiente para obtener la información precisa de los demás Departamentos Ministeriales y, en su caso, de las restantes Administraciones Públicas.

Por otra parte, próximamente se constituirá el Consejo Rector del Plan Nacional de Residuos Industriales, como órgano de decisión para las concesión de las ayudas e incentivos a las actuaciones que, propuestas por las Comunidades Autónomas, colaboren a la ejecución de los objetivos del propio Plan, como son el tratamiento, control y reducción de los residuos industriales generados en nuestro país. En dicho Consejo Rector están representados los Departamentos Ministeriales interesados en la problemática general de los residuos.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003196

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003196.

AUTOR: Estevan Bolea, María Teresa (G. P).

Asunto: Forma en que se ha previsto coordinar las funciones de los órganos que ejercen las competencias ambientales en las Autonomías y los de la Administración Central.

«La coordinación se ha previsto a través de la Confe-

rencia Sectorial de Medio Ambiente que, con periodicidad semestral, reunirá a los responsables del área medioambiental a nivel de Ministro o Consejero Autonómico.

De esta forma se elaborarán las directrices de la política ambiental conjuntamente, que se desarrollarán a través de reuniones de nivel departamental, mediante convocatorias del Secretario General de Medio Ambiente a los Directores Generales responsables del área en cada Comunidad Autónoma y se instrumentalizarán por los grupos de trabajo conjuntos creados al efecto.

Esta fórmula se considera la más operativa para asegurar la deseada coordinación.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003198

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003198.

AUTOR: Estevan Bolea, María Teresa (G. P).

Asunto: Presupuesto que va a dedicar la Administración Central en 1990 para la protección del medio ambiente.

«El presupuesto que dedica la Administración Central a la Protección, defensa y mejora del medio ambiente se compone de los presupuestos que dedica cada Organismo con competencias medioambientales a la tarea, por lo tanto, y si bien algunos Organismos como la Secretaría General de Medio Ambiente dedican el cien por cien de su presupuesto a la materia reseñada o a realizar actividades relacionadas con la misma pero necesarias, otros Organismos dedican parte de su presupuesto a realizar distintos servicios que pueden incidir en la mejora del medio ambiente, no estando recogido en los presupuestos específicamente la cantidad que se dedica al medio ambiente.

De los distintos programas que lleva a cabo la Administración Central en 1990 en materias relacionadas con el medio ambiente destacan:

	Importe (Miles ptas.)
Protección y mejora del Medio Ambiente (Secretaría Gral. Medio Ambiente)	5.581.902
Protección y Mejora del Medio Natural	37.258.084
Seguridad Nuclear y Protección Radiológica	4.739.693
Seguridad y Protección Civil	26.380.709

	Importe (Miles ptas.)
Higiene de los Alimentos y Sanidad Amb. . .	1.289.758
Fomento de las Actividades Urbanísticas y Territoriales	370.099
Infraestructura Urbana, Saneamiento y Abastecimiento de agua	11.826.913
Gestión e Infraestructura de Recursos Hi- dráulicos	119.606.398
Mejora de la Infraestructura Agraria	21.760.503
Investigación Científica	45.773.386
Investigación y Experimentación de Obras Públicas	404.427
Investigación y Experimentación Agraria y Pesquera	9.227.125
Cartografía y Geofísica	5.508.547
Actuaciones de Emergencia ante Catástrofes Naturales	19.000.000
Sanidad Vegetal y Animal	12.961.587
Previsión de Riesgos en los Sectores Agra- rios y Pesqueros	9.785.959
Investigación y Desarrollo Tecnológico	57.451.195
Normativa y Desarrollo Energético	9.550.999»

Madrid, 6 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003208

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003208.

AUTOR: Camisón Asensio, Felipe (G. P).

Asunto: Homologación de las placas para matrícula de vehículos de la marca SAMART.

«La empresa SAMART, domiciliada en Gerona, obtuvo las primeras homologaciones de placas de matrícula, en el año 1972, junto con otras empresas del sector, de acuerdo con la legislación entonces existente.

En el año 1985, a la vista de la mala calidad y visibilidad de las placas que se instalaban en los vehículos, el Ministerio de Industria y Energía actualizó la normativa existente incluyendo como principal novedad la exigencia de láminas retrorreflectantes más difíciles de falsificar al incorporar unas marcas con el escudo nacional en las láminas de las placas.

Asimismo, para la concesión de las contraseñas de homologación, se exige al fabricante la presentación de una serie de muestras de esas placas al Laboratorio Oficial a fin de realizar los ensayos establecidos. En caso de que se

cumplan todos los puntos de la citada Orden Ministerial, el Laboratorio Oficial extiende un Certificado de Ensayos positivo con los resultados obtenidos.

A partir de esta normativa se homologaron aproximadamente 200 tipos de placas diferentes, de los cuales 25 pertenecen a la empresa SAMART, todas ellas con el preceptivo Certificado de Ensayos expedido por Laboratorio Oficial, según lo reglamentariamente establecido.

En consecuencia, las contraseñas de homologación concedidas a SAMART por el MINER, cumplen la legislación vigente, dado que previo a su concesión hubieron de resultar satisfactorios todos los ensayos reglamentarios. Estos ensayos se llevaron a cabo en el único laboratorio oficialmente acreditado en este campo, el Laboratorio Central Oficial de Electrotécnica de la Escuela de Ingenieros Industriales de Madrid.

En septiembre de 1988 la Dirección General de Política Tecnológica recibió dos escritos de AFAPIVE en los que se alegaban tres posibles deficiencias en las placas de SAMART.

En lo referente a la colocación de una doble contraseña de homologación se consideró oportuna la alegación formulada por AFAPIVE, por lo que la empresa aludida corrigió esa doble contraseña.

Respecto a las otras alegaciones la Dirección General de Política Tecnológica, en escrito de enero de 1989, interpretó que no suponen vulneración de la normativa vigente ya que se estimó que unas letras grabadas en el borde de la placa sin coloración alguna no constituyen una publicidad que pueda distraer o confundir la atención a los conductores tal como se recoge en el Código de la Circulación.»

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003209

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003209.

AUTOR: Ferrer Gutiérrez, José Alfredo (G. CDS).

Asunto: Inclusión en el II Plan de Carreteras del trazado Benavente-Zamora-Salamanca, así como la llamada Ruta de La Plata que une Gijón con Sevilla.

«En primer lugar hay que señalar que el trazado Benavente-Zamora-Salamanca, forma parte de la denominada Ruta de La Plata.

La carretera N-630, que forma parte del itinerario internacional E-803 y de Interés Comunitario, conocida

como Ruta de La Plata, constituye en sí misma un corredor de transporte, de los quince en que se ha dividido el territorio peninsular, para los estudios que se están llevando a cabo para la realización del II Plan General de Carreteras.

La Ruta de La Plata comunica actualmente las capitales de provincia siguientes: Sevilla-Cáceres-Salamanca-Zamora-León y Oviedo, atravesando además gran parte de la provincia de Badajoz. En la parte sur del corredor de transporte, se incluye además la carretera N-435, que comunica Badajoz con Huelva, como itinerario alternativo al formado por la N-630.

Del estudio del corredor citado puede indicarse que el eje de la Ruta de La Plata es el eje básico Norte-Sur más al Oeste de España, con una longitud de alrededor de 1.000 km., y en donde un tercio de la población existente en una franja de 5 km. vive en los núcleos urbanos más importantes del mismo. En total sirve a un 16 por ciento de la población total de España.

El tráfico canalizado a través del eje es relativamente bajo, con volúmenes de tráfico interurbano alrededor de 5.000 vehículos por día.

Asimismo, se han efectuado estudios de medios alternativos de transporte llegando a la conclusión de que existe un potencial de demanda, no satisfecha directamente por los distintos modos de transporte, que exige en estos momentos realizar gran parte de los viajes a través de Madrid.

A partir del diagnóstico anterior y teniendo en cuenta los objetivos del II Plan General de Carreteras, se está evaluando desde los puntos de vista económico, socioeconómico y territorial las ventajas, inconvenientes y grado de prioridad, en la construcción de una autovía en toda la Ruta de La Plata que, en todo caso, se prevé pase por Zamora Capital.

Hay que señalar que el tramo Mérida-Zafra de la mencionada Ruta, fue incluido en el Plan de Desarrollo Regional 1989-93 para ser iniciada su conversión en autovía en el bienio 1992-93, y que el tramo Zafra-Sevilla también cumple los criterios de rentabilidad y territoriales para ser convertido en autovía.

Por otra parte, se están realizando los Estudios Informativos de los tramos siguientes: León-Zamora, Zamora-Béjar, Béjar-Mérida, Mérida-Zafra y Zafra-Sevilla.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003238

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003238.

AUTOR: Ollero Tassara, Andrés (G. P).

Asunto: Anomalías en la carretera Granada-Motril.

«La única obra en ejecución en la CN-323 entre Granada y Motril es el Acondicionamiento del Tramo: Béznar-Vélez de Benaudalla, al que debe referirse la pregunta de su señoría, y que fue adjudicado a Entrecanales y Tavora, S. A.

Esta obra, que discurre por unos terrenos tanto geotécnica como orográficamente extremadamente difíciles, ha sufrido durante su ejecución importantes mejoras a las inicialmente previstas, mejorándose su trazado de forma importante.

Desde el 21 de noviembre de 1989 hasta el 8 de enero de 1990, se produjo un corte por motivos de fuerza mayor y causas externas a la propia obra, debido a las frecuentes y anormales lluvias de éstos meses, que provocaron varios cortes en el tramo en ejecución, siendo el más importante el causado a la altura del túnel de Izbor por posibles desprendimientos de roca que ponían en grave riesgo la Seguridad Vial de la carretera y que obligó a ampliar el túnel en 30 metros por su boca Sur, garantizándose así la Seguridad Vial para todos los usuarios de la carretera. Por esta razón el corte fue inevitable en esas fechas. Sin embargo, hay que añadir que durante el referido corte y consiguiente desvío de tráfico, se procedió asimismo a trabajar de forma continuada y sin descanso alguno (se trabajó durante todos los días del corte incluidos domingos y festivos) en los restantes puntos afectados de ese tramo por deslizamientos y corrimientos provocados por las lluvias.

Asimismo, hay que destacar que el único "trayecto intermitente controlado por semáforo" ha existido desde siempre a la altura del túnel de Izbor, debido al escaso galibo del mismo aunque sin semáforo, el cual se instaló a partir del 8 de enero una vez ampliado el mismo por su boca Sur en unos 30 metros por razones obvias de Visibilidad y Seguridad Vial.

Precisamente la obra en ejecución, elimina el paso por este túnel, ya que se está construyendo aproximadamente en el mismo punto kilométrico un nuevo puente con arco metálico de 100 metros de luz que eliminará definitivamente este problema.

Este puente fue inaugurado el pasado 24 de agosto y supone un considerable ahorro de tiempo en el trayecto Granada-Motril.

Por otra parte, el pasado mes de junio se abrió al tráfico un tramo importante de las obras.

Entre las dos posibles alternativas de proceder a un corte continuado y abrir, prácticamente terminado en su totalidad, un porcentaje importante de las obras el mes de junio, o la de proceder a cortes absolutamente imprescindibles durante varios meses (incluidos los de verano) con pasos alternativos en los períodos en que estuviese abierta la carretera, dada la absoluta imposibilidad de ejecutar desvíos profesionales, una vez consultadas todas las entidades, organismos, organizaciones sindicales, Ayuntamientos afectados, etc..., se procedió a realizar el único corte impuesto por las propias obras entre mayo y junio por los motivos anteriormente citados, suprimiéndose con

ello multitud de curvas de muy pequeño radio, la angostura de la carretera actual y en definitiva mejorándose notablemente tanto la Seguridad Vial de la misma, como su acortamiento sustancial del tiempo de recorrido debido a su notabilísima mejora del trazado, como su acortamiento en 2 km.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

184/003275

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003275.

AUTOR: Estevan Bolea, María Teresa (G. P).

Asunto: Razones por las que las Confederaciones Hidrográficas dependientes del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo (MOPU) permiten el vertido de aguas residuales a los cauces públicos con incumplimiento de la Ley de Aguas.

«Las Confederaciones Hidrográficas, Organismos Autónomos dependientes del Ministerio de Obras Públicas, tienen a su cargo velar por el cumplimiento del ordenamiento jurídico regulador de los bienes de dominio público hidráulico y entre ellos la calidad de las aguas públicas.

Los Organismos de cuenca citados, no permiten el vertido de aguas residuales a cauce público sin cumplir los niveles de calidad determinados en el Reglamento de Dominio Público Hidráulico, aprobado por Real Decreto de 11 de abril de 1986. Cuando se detecta algún tipo de infracción, los Servicios correspondientes tramitan los reglamentos expedientes sancionadores e imponen en vía administrativa las multas establecidas para cada supuesto, sin perjuicio de la indemnización por daños al dominio público que fuere procedente.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, Virgilio Zapatero Gómez.

184/003277

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003277.

AUTOR: Camisón Asensio, Felipe (G. P).

Asunto: Fecha en que comenzarán las obras de circunvalación en la ciudad de Cáceres.

«En primer lugar, es necesario señalar que el Estudio Informativo correspondiente a la variante de Cáceres, en la carretera N-630, se ha llevado a cabo en coordinación y estrecha colaboración con el Ayuntamiento de la ciudad, teniendo en cuenta diversos trámites relacionados con los planes parciales correspondientes, de competencia municipal, que estaban en redacción.

Dicho Estudio Informativo ha sido aprobado técnicamente el 26 de febrero de 1990 y se encuentra sometido al preceptivo trámite de Información Pública, para una vez resuelto este trámite proceder a su aprobación definitiva y posteriormente licitarse como Concurso de Proyecto y Obra.

La variante proyectada forma parte de la Red Arterial de la Ciudad y está incluida en el Plan General de Ordenación Urbana vigente, habiéndose respetado en los Planes Parciales que se han desarrollado en su entorno.

Las diferencias con relación a la Red Arterial prevista, que no suponen alteración de lo aprobado en el Plan General, son las siguientes:

- Cambio de la tipología de dos enlaces, que pasan a intersecciones.
- Dotación del cruce a distinto nivel con la carretera N-521, de conexiones, transformándolo en un enlace.
- Variación del eje en la zona próxima a la Estación de Ferrocarril.

Asimismo, se ha sometido a informe de Evaluación de Impacto Ambiental, sin que se hayan producido alegaciones de carácter medioambiental.

En resumen, el proyecto de la Variante de Cáceres se encuentra actualmente en Información Pública y, una vez concluida, se continuarán los preceptivos trámites administrativos previos a la adjudicación, dependiendo el inicio de las obras, en todo caso, de dicha tramitación.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Vigilio Zapatero Gómez**.

184/003278

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003278.

AUTOR: Camisón Asensio, Felipe (G. P).

Asunto: Tiempo que va a ser necesario para terminar las obras de acondicionamiento de la carretera C-521, de Malpartida de Cáceres a Valencia de Alcántara.

«Dentro del Programa de Acondicionamiento, la carretera N-521 de Cáceres a Portugal se dividió en diferentes tramos, al objeto de llevar a cabo el desarrollo de las actuaciones que deberían completar su acondicionamiento.

Todas las obras están en ejecución, excepto el tramo Aliseda-Herreruela que se prevé adjudicar el presente año y el tramo Cáceres-Malpartida que se encuentra ya en servicio desde 1989.

Es necesario tener en cuenta que se han introducido modificaciones en los proyectos primitivos, que han supuesto notables mejoras al objeto de adaptarlos a la normativa vigente respecto a firmes y de acuerdo con criterios objetivos de seguridad vial, considerando el importante incremento de tráfico en esta carretera.

Dichas mejoras del trazado se han llevado a cabo mediante la introducción de variantes, mejoras de curvas y cambios de rasante, lo que lógicamente ha ocasionado la ampliación de los plazos de ejecución inicialmente previstos.

La situación actual de las obras en los diferentes tramos es la siguiente:

TRAMO CACERES-MALPARTIDA

En servicio desde 1989.

TRAMO MALPARTIDA-ALISEDA

En ejecución. Las obras comenzaron en diciembre de 1988 con un presupuesto de adjudicación de 834.992.777 pesetas, a la empresa Obras y Construcciones Industriales, S. A. (OCISA). El plazo vigente de ejecución es el 9-12-90. No obstante, la Dirección de obras ha solicitado autorización para redactar un proyecto modificado en base a la introducción de mejoras de trazado así como el cambio de tipología de dos puentes de nueva construcción, por lo que, en consecuencia, ha solicitado una ampliación en el plazo de ejecución de las obras que, en cualquier caso, se prevé estén en servicio el verano de 1991.

TRAMO ALISEDA-HERRERUELA

El proyecto correspondiente fue aprobado con fecha 13-4-89, por un presupuesto de ejecución por contrata de 571.118.843 pesetas. La causa del retraso de esta aprobación fue la oposición inicial del Ayuntamiento de Herre-

ruela al trazado proyectado, que incluía una variante que salvaba la travesía de dicha población.

El plazo transcurrido desde la redacción del proyecto, y la necesidad de introducir las mejoras de trazado incluido en el documento de aprobación, aconsejaron solicitar la contratación de las obras por el sistema de Concurso de proyecto y obras, sirviendo de base de dicho concurso el proyecto aprobado.

La licitación de esta actuación se prevé dentro del presente año 1990, siendo el plazo estimado de ejecución de 18 meses.

TRAMO HERRERUELA-MEMBRIO

En ejecución. Las obras comenzaron en diciembre de 1987 y se encuentran en ejecución por la empresa contratista Tracción y Transporte, S. A. (TRACSA). El presupuesto vigente de adjudicación es de 412.632.438 pesetas, siendo la fecha de terminación de las obras de 30-10-90 si bien como complemento de las obras se ha solicitado por la dirección de la obra autorización para redactar un proyecto complementario, que ampliaría el plazo de ejecución de las mismas previéndose su puesta en servicio a principios de 1991.

TRAMO MEMBRIO-FRONTERA PORTUGUESA

En ejecución. Las obras comenzaron en diciembre de 1987, y se encuentran en ejecución por la empresa contratista Tracción y Transporte, S. A. (TRACSA). El presupuesto vigente de adjudicación es de 581.587.777 pesetas, siendo la fecha de terminación de las obras el 15-1-91. Asimismo, se ha solicitado autorización para redactar un proyecto complementario, cuyo principal contenido se cifra en actuaciones de seguridad vial en la travesía de Valencia de Alcántara, y cuya aprobación ampliaría el plazo de ejecución de las obras que, en cualquier caso, se prevé estén en servicio el verano de 1991.

Por tanto, las obras de acondicionamiento de la CN-521 se están realizando normalmente. Si bien los plazos de ejecución inicialmente previstos serán ligeramente ampliados, ello obedece a la introducción, en los proyectos primitivos, de notables mejoras que influirán sensiblemente en las condiciones de la carretera y seguridad vial, con el consiguiente beneficio para los usuarios.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003279

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003279.

AUTOR: Camisón Asensio, Felipe (G. P).

Asunto: Fecha en que comenzarán las obras de los diversos tramos de la Autovía de Extremadura.

«Todas las actuaciones de la Autovía de Extremadura se encuentran en marcha. De los 377 kilómetros que componen este itinerario, todos están en servicio o ejecución, excepto 103 kilómetros que se encuentran en trámite de licitación.

Está ya en Servicio la Variante de Talavera de la Reina y los tramos: Talavera-Torralba de Oropesa y Oropesa-Navalmoral de la Mata, que han supuesto una inversión del orden de los 7.000 millones de pesetas.

En ejecución se encuentran los tramos: Navalcarnero-Talavera de la Reina, Trujillo-Miajadas, Mérida-Badajoz y Badajoz-Frontera Portuguesa. Estas actuaciones suponen una inversión de más de 64.000 millones de pesetas.

Asimismo, el pasado mes de abril fue licitado el tramo Jaraicejo-Trujillo, con un presupuesto de 2.100 millones de pesetas.

El resto de los tramos: Torralba-Oropesa, Variante de Navalalmoral de la Mata, Almaraz-Jaraicejo y Miajadas-Mérida, serán licitados en breve plazo.

El presupuesto previsto para estos tramos es de más de 30.500 millones de pesetas.

Por tanto, la Autovía de Extremadura supone una inversión global del orden de los 103.600 millones de pesetas, actuándose en 377,8 kilómetros de la Red Estatal.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003284

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita al Congreso.

184/003284.

AUTOR: Martínez-Campillo García, Rafael (G. CDS).

Asunto: Elementos diferenciados del plan de transporte en las grandes ciudades en relación con el Plan General de Carreteras y con el Plan de Transporte de Cercanías, plazos de ejecución y cuantía de las inversiones.

«El Plan para el Transporte en las grandes ciudades fue aprobado en el Consejo de Ministros de 4 de mayo del presente año 1990.

Dicho Plan es el resultado del trabajo llevado a cabo en el seno de un Grupo Interministerial, formado por representantes de los Ministerios de Economía y Hacienda; Transportes, Turismo y Comunicaciones y el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo.

El objeto de este Plan es presentar una propuesta de actuación urgente de la Administración del Estado acerca del transporte en las grandes ciudades en el período 1990-93.

El ámbito del Plan, en lo que respecta al tipo de transporte, abarca tanto el de carácter interurbano como el de acceso a la zona urbana. Por lo que respecta a la modalidad cubre el ferroviario, el subterráneo y el de superficie, tanto si es de carácter público como privado. Asimismo, aunque el Plan se centra en las actuaciones de la Administración del Estado, se tienen en cuenta también las previstas por las Administraciones Territoriales.

En lo relativo al ámbito geográfico, el importante esfuerzo inversor que se concreta en este Plan pretende dar respuesta a los graves problemas de congestión de tráfico que tienen diferentes ciudades, centrándose fundamentalmente en Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga y en las zonas adyacentes que definen el entorno metropolitano de estas ciudades, por ser las que presentan objetivamente una situación más difícil, con índices de volumen de tráfico de una magnitud muy superior a las demás ciudades españolas. El Plan, sin embargo, reconoce que existen dificultades en otras ciudades y, en este sentido, contempla diversas actuaciones y una importante previsión de gasto en otras ciudades.

El ámbito temporal del Plan se circunscribe al período 1990-93, aunque también se referencian actuaciones posteriores cuando éstas están previstas. Si bien un horizonte de cuatro años puede parecer, a primera vista, demasiado dilatado para una propuesta de carácter urgente, ello no es así dada la complejidad inherente a la gestación, tramitación y ejecución de los proyectos de infraestructura. Un paquete de medidas que aspire a tener una incidencia significativa en el transporte en estas ciudades, difícilmente puede abarcar un período menor de tiempo. No obstante, muchas de las actuaciones en Barcelona, Sevilla y Málaga tienen un período de realización inferior, acorde con las limitaciones temporales a que obligan las celebraciones de los Juegos Olímpicos y la Exposición universal.

Otro aspecto a señalar es que el Plan se basa, por una parte, en actuaciones ya previstas en determinados casos, primordialmente en infraestructuras viarias, cuyo ritmo de ejecución se propone acelerar y, por otra, en nuevos proyectos no contemplados anteriormente, referidos principalmente a ejes de penetración, accesos, circunvalaciones y variantes de población. Es normal que una parte de las actuaciones estuvieran ya previstas, aunque con el Plan se hayan aumentado y acelerado en el ritmo de ejecución, porque el problema del transporte en las grandes ciudades ni es nuevo, ni el Gobierno lo aborda ahora por primera vez.

El Plan considera las características que definen el problema del transporte en las grandes ciudades y, en parti-

cular, en las que da mayor protagonismo, recoge el total de las actuaciones previstas por las distintas Administraciones, con una evaluación lo más realista y actualizada posible del coste de las mismas. Se concentra en las actuaciones a realizar por la Administración Central e identifica la contribución del Fondo Europeo de Desarrollo Regional a la financiación del Plan y, finalmente, establece las conclusiones sobre la problemática en las grandes ciudades.

La participación de las Comunidades Autónomas y de las Corporaciones locales queda garantizada a través de los distintos Convenios suscritos entre el MOPU y dichas entidades. Actualmente están suscritos los siguientes Convenios: Madrid, Barcelona, Zaragoza, Valladolid, Soria, Sevilla, Málaga, Granada, Baleares y Alcoy. Asimismo, está pendiente de firmarse el Convenio con el Ayuntamiento de Valencia.

Por otra parte, en el Plan de Acceso a las Grandes Ciudades se indica como conclusión el llevar a cabo las medidas necesarias para realizar este Plan en lo que respecta a la Administración Central, y establecer los acuerdos necesarios con las Administraciones Territoriales correspondientes para materializar las previsiones de actuaciones conjuntas.

En cuanto a las dotaciones económicas, el coste de las actuaciones para el período 1990-93 es de 1,6 billones de pesetas. De esta cifra corresponden a la Administración Central 1,2 billones de pesetas, a la Administración territorial corresponden 393.000 millones de pesetas y a la financiación privada 36.000 Mpts.

Dentro de la Administración Central la inversión global por parte del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, para las actuaciones que se recogen en el Plan de Infraestructura Viaria, asciende a 662.000 millones de pesetas.

	Mptas.
Madrid	189.000
Barcelona	96.000
Valencia	61.000
Sevilla	47.000
Málaga	65.000
Otras ciudades	204.000
TOTAL	662.000

A esta cifra hay que añadir la aportación prevista por las Administraciones Territoriales de 51.000 millones de pesetas y de la financiación privada de 36.000 millones de pesetas. Así, la inversión global del MOPU y de las Administraciones Autonómicas y municipales, junto a las de iniciativa privada previstas en el Plan asciende a casi tres cuartos de billón, concretamente 749.000 millones de pesetas en infraestructura vial.

De la cifra anterior figuraba ya consignada, tanto en los Presupuestos Generales del Estado como en el Programa

184/003305

de Inversiones Públicas para el período 1990-93, la cantidad de 532.000 millones de pesetas, por lo que la financiación adicional alcanza la cifra de 130.000 millones de pesetas.

La periodificación de las inversiones correspondientes al MOPU es la siguiente:

Año 1990 Mptas.	Año 1991 Mptas.	Año 1992 Mptas.	Año 1993 Mptas.	Total Mptas.
184.000	214.000	148.000	116.000	662.000

En las cifras anteriores se incluyen tanto la cantidad asignada al Programa de Inversiones Públicas como la financiación adicional anteriormente aludida.

El Plan se propone la incentivación de la utilización de los medios que ofrezcan una mayor rentabilidad social, orientando a los usuarios hacia la utilización de sistemas de transporte colectivo.

En resumen la filosofía del Plan ha sido la de actuar principalmente en las cinco grandes ciudades anteriormente indicadas, debido a los extraordinarios problemas de congestión que presentaban, y además en el resto de las ciudades incluir aquellas actuaciones que tuvieran concesión presupuestaria para el período 1990-93.

El Plan se desarrolla a través de un Grupo Interministerial formado por representantes de los Ministerios de Economía y Hacienda; Transportes, Turismo y Comunicaciones y Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, creado por la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos.

La coordinación Institucional y Administrativa se preconiza en el marco de coordinación establecido con la firma de los Convenios suscritos con distintas Comunidades y Ayuntamientos en diversas ciudades (Madrid, Barcelona, Sevilla, Málaga, Zaragoza, etc.).

Por otra parte, según se concluye en el Informe contenido en el Plan, se prevé que los órganos gestores de gastos (Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo; Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones y empresas públicas de transporte) faciliten información con detalle suficiente para la identificación de los proyectos de inversión de infraestructura viaria (por lo que al Departamento de Obras Públicas y Urbanismo se refiere) contemplados en el Plan, a efectos, tanto de la programación de las asignaciones financieras correspondientes a cada una de ellas, como de su adecuada incorporación a los Presupuestos Generales del Estado, dentro del Anexo de Inversiones Públicas.

Se adjunta como Anexo el Plan de Transporte de Cercañas 1990-1993.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

NOTA: La documentación que se acompaña se encuentra en la Secretaría General de la Cámara.

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003305

AUTOR: Peralta Ortega, Ricardo Fernando (G. IU-IC).

Asunto:

Comienzo de las obras de desvío de la N-332 a su paso por la localidad de Sollana y el Romaní.

«El Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, dentro de las obras correspondientes a la Circunvalación (By-Pass) de Valencia, redactó el proyecto correspondiente al tramo entre Silla y Sollana que incluía la denominada Biela de Sollana.

Celebrado el correspondiente Concurso de Proyecto y Construcción el Ministerio lo declaró desierto por considerar, entre otras, la necesidad de profundizar en el «Estudio Hidrológico correspondiente a la Variante de Sollana».

Al respecto y por encargo de la Dirección General de Carreteras se ha realizado, con la asistencia técnica de una empresa, un Estudio Hidrológico e Hidráulico de la Variante de Sollana, así como un estudio por parte del Centro de Estudios y Experimentación de Obras Públicas (CEDEX) de los efectos que diversas infraestructuras producen sobre el régimen de flujo de las crecidas en el entorno de Sollana.

Dada la urgente necesidad de completar los tramos correspondientes a la Circunvalación de Valencia, el Departamento de Obras Públicas y Urbanismo consideró necesario segregar del tramo inicial los correspondientes a los subtramos entre Silla y Romaní y la Variante de Sollana propiamente dicha. Respecto a la actuación del primer subtramo, se encuentra redactado el proyecto y en trámite de supervisión y se prevé la adjudicación de la obra dentro del presente año 1990. Por lo que respecta al segundo subtramo y al objeto de resolver el problema de tránsito de vehículos a su paso por la travesía de Sollana, este Departamento prevé realizar su tramitación de forma inmediata para resolver el paso actual por Sollana, mediante la construcción de la Variante.

En este sentido, el pasado 20 de julio se ha celebrado una reunión entre la Dirección General de Carreteras, la Dirección General de Obras Hidráulicas y la Confederación del Júcar, al objeto de considerar los diversos aspectos hidráulicos, por lo que se continuará la tramitación de la redacción del proyecto definitivo de la Variante de Sollana que resuelva el problema del tráfico viario a su paso por la travesía actual.

Una vez redactado el proyecto de construcción de la solución que se acuerde, se procederá a su licitación.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003318

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003318.

AUTOR: Peralta Ortega, Ricardo Fernando (G. IU-IC).

Asunto: Reconocimiento del derecho a retribución por las obras empleadas en ejercer el derecho de voto en las elecciones y consultas que se celebran en días laborales, para garantizar la efectiva participación política de los trabajadores y promover la igualdad real de todos los ciudadanos.

«Sí, el Gobierno lo estima necesario.

Nuestro sistema democrático demanda de los poderes públicos la eliminación de cualquier impedimento o traba en lo que se refiere a la universalidad del derecho de voto, a la libertad de su ejercicio, a que su carácter directo y secreto y a las condiciones de igualdad en que los ciudadanos lo ejercen.

La Constitución, reconoce el derecho de voto como derecho fundamental, en su versión más moderna del derecho a la participación, en el artículo 23.1. Y este derecho concreta un principio general participativo consagrado en el propio texto constitucional (artículo 9.2), al encomendar a los poderes públicos (el ejecutivo entre ellos) remover los obstáculos que impidan o dificulten una libertad y una igualdad reales y efectivas y "facilitar la participación de todos los ciudadanos en la vida política, económica, cultural y social" para la formación de la voluntad colectiva.

En consecuencia, para promover y facilitar este derecho de los ciudadanos, la Legislación Laboral ha venido reconociendo, por una parte, un derecho concreto del trabajador (el tiempo indispensable para votar y la compensación económica correspondiente al mismo) y por otra parte, una obligación para el empresario, de remunerar ese tiempo indispensable, ya que en otras condiciones, el ejercicio de ese derecho fundamental se vería afectado si hubiese el trabajador de perder la parte del salario que le correspondiese a este tiempo invertido.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez.**

184/003321

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta for-

mulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003321.

AUTOR: Hernández Mollar, Jorge Salvador (G. P).

Asunto: Condiciones en que se realizaron las concesiones administrativas de las parcelas 106 y 104 del puerto de Ceuta.

«Las condiciones en que se han otorgado las concesiones sobre las parcelas 106 y 104 son las reglamentariamente vigentes para todas las que se tramitan, al amparo de lo establecido en el artículo 42 de la vigente Ley de Puertos y los artículos 69 y 85 de su Reglamento.

No obstante, considerando que por parte de los concesionarios se han incumplido diversas condiciones de la concesión, se ha estimado oportuno no aprobar las actas de reconocimiento final de las mismas y ordenar la iniciación de los correspondientes expedientes de caducidad.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez.**

184/003332

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003332.

AUTOR: Milián Mestre, Manuel (G. P).

Asunto: Medidas a adoptar en las empresas ante casos fehacientes de portadores de anticuerpos del SIDA con posible rechazo de las plantillas.

«La situación en las empresas ante supuestos de portadores de anticuerpos de SIDA tiene que abordarse conciliando en todo caso la protección del derecho a la salud de los trabajadores y consiguiente deber de protección de la misma que se impone al empresario en nuestro ordenamiento jurídico, con los derechos que igualmente reconoce nuestra legislación a los trabajadores frente a cualesquiera actos discriminatorios y frente a cualquier actuación que afecte a su intimidad o a la consideración debida a su dignidad.

La necesidad de conciliar estos derechos de los trabajadores obliga a valorar las circunstancias concurrentes en cada caso, protegiendo y salvaguardando los derechos del trabajador afectado por el SIDA, sin desconocer los criterios que en tal sentido han manifestado, con carác-

ter general, organismos internacionales como la OIT, la Organización Mundial de la Salud y el Consejo de las Comunidades Europeas.»

Madrid, 4 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

184/003379

Excmo. Sr.: A los efectos del art. 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, se traslada respuesta formulada por el Gobierno respecto del asunto de referencia.

(184) Pregunta escrita Congreso.

184/003339.

AUTOR: Rajoy Brey, Mariano (G. P).

Asunto: Construcción del «Muelle del Centenario» en el Puerto de Villagarcía de Arosa.

«La planificación del puerto de Villagarcía contempla, efectivamente, la posibilidad de construir un muelle en Punta Preguntoiro con once metros de calado. En esta programación se fija el inicio de estas obras en 1992.

No obstante, esta inversión está supeditada a la evaluación de necesidades a la vista, entre otras cuestiones, de las expectativas de demandas de tráfico. Además, se van a iniciar de inmediato unas obras de ampliación del muelle del Ramal para conseguir una mejora y ampliación de la actual infraestructura del puerto.

Sin embargo, los estudios de demanda de tráfico se actualizan periódicamente y de sus resultados y nuevas previsiones se toman las medidas necesarias para la revisión que proceda en cuanto a las inversiones. Por ello, los resultados de estos estudios son los que marcan los plazos de ejecución de este tipo de obras.»

Madrid, 5 de septiembre de 1990.—El Ministro, **Virgilio Zapatero Gómez**.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961