



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1990

IV Legislatura

Núm. 32

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 5

celebrada el miércoles, 14 de febrero de 1990

ORDEN DEL DIA

	Página
Delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de ésta para acordar comparecencias, de conformidad con el artículo 44 del Reglamento, concordante con la Resolución de la Presidencia de la Cámara número 15, de 2 de noviembre de 1983 (número de expediente 411/000003)	604
Designación de la Ponencia encargada del estudio del Informe del primer semestre de 1989 del Consejo de Seguridad Nuclear (CSN)	604
Preguntas a responder por el señor Ministro de Industria y Energía (Aranzadi Martínez):	
— Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario Popular), sobre la seguridad en los complejos petroquímicos españoles («B. O. C. G.», Serie D, número 11, de 12-1-90) (número de expediente 181/000023)	605

	Página
— Del mismo señor Diputado, sobre la existencia de algún conflicto entre los sectores público y privado de CAMPSA («B. O. C. G.», Serie D, número 11) (número de expediente 181/000024)	608
— Del señor Armet Coma (Grupo Parlamentario IU-IC), sobre las medidas adoptadas y responsabilidades que se van a exigir en relación con la implicación de altos cargos de la Administración Pública en operaciones de compraventa de bienes relacionados con sus Departamentos y, específicamente, en el llamado «contrato del siglo» de la compañía IBERIA («B. O. C. G.», Serie D, número 11, de 21-1-90) (número de expediente 181/000025)	611
— Del señor Fernández Teixidó (Grupo Parlamentario de CDS), sobre falta de seguridad en las minas españolas, especialmente en Asturias («B. O. C. G.», Serie D, número 11) (número de expediente 181/000062)	614
— Del señor Camisón Asensio (Grupo Parlamentario Popular), sobre criterios con los que ENAGAS lleva a cabo su política de contratación de fletes («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 181/000121)	620
— Del mismo señor Diputado, sobre hostilidad en las relaciones luso-españolas en materia energética («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 181/000124)	621
Proposiciones no de ley:	
— Sobre la creación de una Ponencia para análisis y seguimiento de la evolución del transporte ferroviario en nuestro país (Grupo Parlamentario Popular) («B. O. C. G.», Serie D, número 14) (número de expediente 161/000030)	624
— Sobre creación de una Ponencia de seguimiento del Plan de Transporte Ferroviario (Grupo Parlamentario de CDS) («B. O. C. G.», Serie D, número 17) (número de expediente 161/000039)	624

Se abre la sesión a las diez y cinco minutos de la mañana.

DELEGACION EN LA MESA DE LA COMISION DE LA COMPETENCIA DE ESTA PARA ACORDAR COMPARENCIAS, DE CONFORMIDAD CON EL ARTICULO 44 DEL REGLAMENTO, CONCORDANTE CON LA RESOLUCION DE LA PRESIDENCIA DE LA CAMARA NUMERO 15, DE 2 DE NOVIEMBRE DE 1983

El señor **PRESIDENTE**: El primer punto del orden del día se refiere a la delegación en la Mesa de la Comisión de la competencia de ésta para acordar comparencias, de conformidad con el artículo 44 del Reglamento, concordante con resolución de la Presidencia de la Cámara número 15, de 2 de noviembre de 1983. Esta delegación se ha hecho tradicionalmente en esta casa, y tiene como objeto fundamental agilizar los trámites, porque si no, como SS. SS. saben, cada una de las comparencias que se decidan tendrían que discutirse y votarse en esta Comisión, lo cual dificulta bastante el funcionamiento de la Cámara.

¿Hay alguna intervención a este respecto? (**Pausa.**)

¿Están todos los grupos de acuerdo? (**Asentimiento.**)

Se considera entonces que no hace falta una votación,

sino que, por asentimiento, se estima delegada esa competencia de la Comisión en la Mesa de la Cámara.

DESIGNACION DE LA PONENCIA ENCARGADA DEL ESTUDIO DEL INFORME DEL PRIMER SEMESTRE DE 1989, DEL CONSEJO DE SEGURIDAD NUCLEAR (CSN)

El señor **PRESIDENTE**: El segundo punto del orden del día es la designación de Ponencia encargada del estudio del informe del primer semestre de 1989, del Consejo de Seguridad Nuclear.

Todos los grupos parlamentarios han enviado ya sus ponentes, excepto el Grupo Mixto. Rogamos a los representantes de este grupo que hagan llegar lo antes posible el nombre del ponente, para que se pueda poner en funcionamiento esta Ponencia.

Como ustedes saben, está pendiente de dictamen el informe del Consejo de Seguridad Nuclear correspondiente al primer semestre de 1989 y esperamos que pronto llegue a esta Cámara el informe del segundo semestre, con lo cual, si la Ponencia lo considera oportuno, por parte de esta Presidencia no va a haber inconveniente alguno en poder discutir conjuntamente —aunque formalmente

haya que separar las resoluciones y las propuestas— ambos informes para que al final de este período de sesiones tengamos dictaminados ambos informes semestrales y nos hayamos puesto al día respecto de esta importante cuestión competencial de la Comisión. (La señora Estevan Bolea pide la palabra.)

La señora Estevan tiene la palabra.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Señor Presidente, desearía intervenir para una cuestión de forma.

En primer lugar, no sé si está bien confirmado que los representantes en la Ponencia vamos a ser don Felipe Camisón y María Teresa Estevan. De todas formas, querría añadir algo más.

Creemos que, a la vista del Plan Energético que el Ministro anunció el otro día que iba a enviar pronto al Parlamento, este año, hay una serie de cuestiones que van a ser importantes en la Ponencia. Dentro de ello, con nuestro ánimo más constructivo, entendemos que determinadas comparecencias procede hacerlas en Comisión, tengan el rango que tengan. Para nuestro grupo, a la hora de clarificar el funcionamiento seguro de las centrales nucleares o de las instalaciones radiactivas, tan importante es lo que pueda expresar un Subdirector, un Catedrático, un Ministro o un Director General. Ello es así porque pensamos que es muy importante que quede reflejado en el «Diario de Sesiones» lo que allí se trata.

La Ponencia, tal y como ha venido funcionando hasta ahora, era laboriosa, hemos oído a mucha gente, pero casi nada de ello se ha cumplido.

Sobre este particular, quiero decir, asimismo, que ya empezamos, señor Presidente, señor Ministro. Aunque usted dice que el Consejo de Seguridad Nuclear no tiene mucho que ver con ustedes, de alguien dependerá.

Nuestro grupo ha pedido las cintas de las conversaciones grabadas entre el Consejo de Seguridad Nuclear y las Centrales de Vandellós I Vandellós II —termino enseguida señor Presidente, pero es importante— donde hubo cortes de teléfono, no podían hablar, el Consejo tardó tres horas en constituirse y se nos han denegado; se nos han denegado sin ningún argumento. Por tanto, ya empezamos señor Presidente, y ya empezamos mal.

Creemos que es importante que esas comparecencias se celebren en Comisión. Las ponencias tendrán que celebrarse lunes o martes; no ocuparemos un espacio que aleje los trabajos de la Comisión. Esta es la petición que quería formularle.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Estevan, en el punto anterior del orden del día se acaba de delegar en la Mesa la competencia de la decisión respecto de las comparecencias. Por tanto es un tema que se discutirá y se decidirá en el seno de la Mesa.

Sí puedo decir que la información a este respecto será la máxima posible. La próxima semana, previsiblemente vendrá el Presidente del Consejo de Seguridad Nuclear. Cuando hay temas urgentes o importantes que tratar la intención de esta Comisión y de esta Presidencia es facilitar al máximo el trámite; pero también la función de las ponencias especiales que se crean en el seno de la Comi-

sión es descargar a esta Comisión de un trabajo excesivo o reiterado sobre un determinado tema. Creo que tanto la ponencia del Consejo de Seguridad Nuclear como la Ponencia sobre el desarrollo de los ferrocarriles en nuestro país, si se decide aprobar las proposiciones no de ley que vamos a tratar hoy, están destinadas a que todas las iniciativas que van en esa dirección sean tramitadas a través de las correspondientes ponencias.

PREGUNTAS A RESPONDER POR EL SEÑOR MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto siguiente del orden del día que es la presencia del Ministro de Industria, señor Aranzadi, para contestar a preguntas planteadas en el seno de esta Comisión. Para que podamos tramitar estas preguntas de la forma más eficaz posible ruego a SS. SS. que se ajusten estrictamente a los tiempos que reglamentariamente se concede en las misma. Por tanto, cuando termine el tiempo de cada uno de los portavoces les voy a cortar el uso de la palabra, si a SS. SS. no les parece mal. Tienen 10 minutos en la primera intervención y cinco en la segunda. Para que este trámite sea eficiente y podamos calcular el tiempo para introducir el mayor número posible de preguntas voy a tener cierta rigidez en la aplicación de los tiempos en este trámite de preguntas.

— SOBRE LA SEGURIDAD EN LOS COMPLEJOS PETROQUIMICOS ESPAÑOLES; DEL SEÑOR CAMISON ASENSIO (GRUPO POPULAR) (Expediente número 181/000023)

El señor **PRESIDENTE**: Para plantear la primera pregunta, sobre seguridad en los complejos petroquímicos españoles, tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Espero que, en mi caso, no tenga S. S. que emplear esa rigidez que anuncia.

Señor Ministro de Industria, en la mente de todos está una serie de accidentes de distinto tamaño y distinta índole, relacionados con los complejos petroquímicos, con las refinerías y con todas las instalaciones que giran en torno a esta actividad. En la mente de todos está, por ejemplo, en el año 1985 el problema que surgió con la fuga de etileno en la factoría de AISCONDEL, en Tarragona. Repudiable fue, por supuesto, el atentado de la banda terrorista ETA, en junio de 1987, al colocar una bomba en un oleoducto de una refinería de Tarragona; pero también fue lamentable, aparte del atentado, el desconcierto que se produjo a raíz de la falta de información y el fallo por no funcionar en condiciones todo el sistema de radio o de altavoces. El Plan de Seguridad Química de Tarragona, el Plaseqta, no funcionó correctamente. Estoy haciendo referencia a la provincia de Tarragona porque allí se concentra una gran actividad de este tipo, hasta el punto de que se ha dicho que allí el nivel medio de bronquitis y de asma es superior a la media nacional.

En la mente de todos está, señor Ministro, el problema que hubo en Bhopal, en la planta de Unión Carbide, con dos mil muertos. Sé que en España estamos muy lejos, no ha ocurrido nunca una catástrofe tan descomunal de ese tipo.

Más cerca está lo que ocurrió en el complejo petroquímico de la Philips-Petroleum, en la ciudad tejama de Pasadena, hace pocos meses, en octubre pasado, con la explosión también por fuga de etileno, con 20 desaparecidos y 80 heridos, explosión que se vio a 20 kilómetros de distancia. Afortunadamente en España todavía no ha ocurrido algo semejante.

Todavía más reciente está lo que ocurrió el día de Navidad pasado en otra ciudad de Estados Unidos, una explosión que se veía a siete kilómetros; en aquella ocasión fue por rotura a causa del frío.

Sin embargo, más cerca y más reciente, justamente el día 3 de este mes y en la instalación que tiene CEPSA, en San Roque, hubo un escape de hidrocarburo a través de la fisura en un recipiente de 20 metros cúbicos de un depósito de aditivación que estaba preparado para la fabricación de gas-oil, con un escape de vapores y otro incendio espectacular.

Bien es verdad; repito, que en las refinerías y complejos petroquímicos españoles, desde Tarragona hasta Huelva, pasando por Puertollano y, en cuanto a propietarios desde Repsol, hasta KIO pasando por la Dow Chemical, no han ocurrido estas catástrofes todavía; sin embargo fuera o en los alrededores de estas instalaciones, se han dado casos como en las operaciones de carga y descarga en Algeciras o en Tarragona o el caso famoso de lo que ocurrió en Los Alfaques.

En España —estoy seguro que lo recuerda el señor Ministro—, existen una decena de instalaciones para obtención de etileno y sus derivados que junto con el propileno son gases altamente peligrosos en este tipo de posibles explosiones por tratarse de productos altamente inflamables.

Por lo que hemos dicho vemos que ha habido accidentes si no catastróficos, al menos inquietantes. Ante tal situación preguntamos al señor Ministro: ¿Es sensato continuar durmiendo con tranquilidad la siesta? ¿Hay garantías suficiente de que no se produce aquí un accidente tipo Pasadena? ¿Invierten las empresas lo suficiente en Seguridad? ¿Cuál es su opinión? ¿Cree que es rentable esta inversión? ¿Existe coordinación entre los poderes central, autonómico y municipal en los planes de seguridad química? El Plaseqta hemos visto que no funcionó correctamente. Allí hay falta de entendimiento entre el Gobierno autonómico y el central y, según se ha dicho, por mezquindad del Gobierno central a la hora de fijar financiación. ¿Va a seguir el Gobierno central con esa tacañería?

En resumidas cuentas, señor Ministro, haber problema haylo, mayor o menor, pero haylo. Las soluciones, lo sabe el señor Ministro, son pasar por un ajuste de las disposiciones legales o por unas medidas preventivas. ¿En qué disposición está el Gobierno ante esta situación?

Nuestras dudas, y con esto termino, señor Presidente, se extienden también a temas alrededores al mismo, por

ejemplo, al problema surgido con las instalaciones de CAMPSA dentro de las zonas urbanas. Están los casos sangrantes del centro de Málaga, los depósitos de Marivent, en Palma de Mallorca e, incluso por citar una ciudad que conozco, la mía, Cáceres, depósitos de CAMPSA dentro de una zona urbana de la ciudad cacereña. Nuestra inquietud se extiende también, señor Ministro, a las noticias que diariamente estamos viendo respecto a los problemas que surgen del transporte de mercancías peligrosas. No voy a hacer referencia a ello, otro día hablaremos de este preocupante asunto. Hoy y con esto termino, ¿estima el señor Ministro que se atiende suficientemente la seguridad de los complejos petroquímicos españoles?

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta tiene la palabra el señor Ministro de Industria, don Claudio Aranzadi.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Como usted ha dicho, en nuestro país no hemos tenido accidentes catastróficos como los que S. S. ha relatado que han ocurrido en otros países del mundo. Sin embargo, tengo que decirle que para el Gobierno, dentro del marco de la política industrial, el dominio de la seguridad industrial es absolutamente prioritario y esto no es una simple declaración retórica. Es evidente que, a medida que en España y en la Comunidad Económica Europea avanzan políticas industriales instrumentadas en un marco cada vez más abierto y competitivo, determinados aspectos normativos y legislativos de los diferentes organismos y en concreto de los Ministerios de Industria, van a tener un énfasis específico en materia de seguridad industrial.

Esto es así y este aspecto será significativo, por ejemplo, en la ley de industria que próximamente se presentará a este Parlamento, entre otras cosas para aclarar algunos aspectos ligados a la coordinación de competencias entre las distintas administraciones públicas y también para aclarar dos tipos de políticas que a veces se plantean de forma confusa —son políticas técnicamente complejas— como son las políticas de seguridad industrial y de calidad industrial.

El Gobierno es consciente de un problema que se plantea no solamente en España sino en todos los países industrializados y, por tanto, dentro de esta máxima sensibilidad en el terreno de la seguridad, al igual que en todos los terrenos de la política industrial y, en general, en la política desarrollada por un Gobierno, siempre se pueden ir haciendo mejoras. Tanto desde el punto de vista normativo como desde el punto de vista operativo es necesario estar al tanto de todas las modificaciones técnicas que puedan surgir y en base a la experiencia lógicamente corregir las deficiencias, incluso con una legislación correcta. Este proceso de mejora continua debe orientar la actuación de los organismos gubernamentales y no solamente de éstos, sino también de las Comunidades Autónomas.

De todas maneras y rápidamente le puedo decir que la actividad normativa que está desarrollando el Gobierno —y usted la conoce perfectamente— en una gran parte es

una trasposición de la normativa comunitaria; es decir, el Gobierno ha traspuesto precisamente la normativa sobre seguridad mediante la publicación de un Real Decreto que usted conoce, del día 15 de julio de 1988, sobre prevención de accidentes mayores en determinadas actividades industriales, Real Decreto que establece las competencias de las distintas administraciones, la obligatoriedad de los empresarios a presentar una declaración ante la autoridad competente de la Comunidad Autónoma y señala que las propias Comunidades Autónomas establezcan los sistemas de inspección y control para asegurar que las medidas introducidas por la actividad industrial se ajustan a lo establecido en esta norma.

Existe también otra norma que somos conscientes que es necesario modificar y el Ministerio está realizando los trabajos necesarios para hacer una actualización del Decreto. Se trata del Real Decreto por el que se aprueba el Reglamento de industrias molestas, insalubres, nocivas y peligrosas y en este sentido va lo que decía anteriormente, señoría, de que determinados reglamentos y determinadas normativas en todos los aspectos y, por supuesto también en la seguridad industrial, deben sufrir continuamente un proceso de actualización para adecuarse a los requerimientos no solamente de una industria más moderna, sino de un mejor conocimiento técnico de aquellos aspectos que determinan la política para garantizar la seguridad industrial de las instalaciones.

Existe otro Real Decreto legislativo, de 18 de junio, de evaluación del impacto ambiental y su reglamento de ejecución, que establece la obligación de someter el estudio de impacto ambiental, con carácter previo a su instalación a determinadas actividades, entre las que se encuentran instalaciones químicas integradas, que también afectan, obviamente, a las instalaciones a que usted se refiere. Complementariamente, además de las disposiciones de carácter general, existe toda una serie de reglamentos técnicos de seguridad, que S. S. probablemente conoce, reglamentos presentados al Ministerio de Industria, para prevención y control de accidentes. Son reglamentos que regulan seguridad de una serie de instalaciones de productos o una serie de equipos, tanto en lo que se refiere a las instalaciones como a los transportes.

Esta actividad normativa que, como digo, se refiere fundamentalmente a seguridad industrial, es una actividad normativa que conceptualmente es diferente de la actividad normativa que se refiere a calidad industrial, aspecto que se va a plasmar claramente en la próxima ley de industria. Esta actividad normativa, la actividad reglamentaria, es también una actividad que, lógicamente, en función de las necesidades y los requerimientos de seguridad industrial, puede irse ampliando, modificando y mejorando progresivamente, algo que el Ministerio de Industria y el Gobierno seguirán haciendo continuamente.

Por último, existe también en proyecto muy avanzado, el reglamento de protección contra incendios, y dos instrucciones técnicas complementarias que definen las características técnicas de todos los sistemas, equipos y componentes de protección contra incendios, así como del programa de mantenimiento de dichos equipos.

En lo que se refiere a la actuación de las distintas empresas en materia de seguridad me voy a referir solamente a las empresas públicas. Las empresas públicas han cumplido el calendario de adaptación a la nueva normativa en lo referente a las instalaciones existentes y, por supuesto, están cumpliendo también la normativa en relación con las instalaciones de nuevo diseño. Por otro lado, la empresa Repsol-petróleo (por hablar de las dos empresas del grupo INH, del grupo Repsol; Repsol-petróleo y Repsol-química) está realizando fuertes inversiones en aspectos que se refieren a protecciones fijas y móviles contra emergencias, que consisten, esencialmente, en sistemas automáticos y semiautomáticos de detección y extinción, en unidades de producción y parques de almacenamiento.

Por último, señalarle que todas las refinerías nacionales de Repsol-petróleo, han firmado un plan de ayuda mutua de emergencias que facilitará la coordinación entre todas ellas en este tipo de riesgos.

En lo que se refiere a Repsol-química, un indicador del esfuerzo en materia de seguridad es que tienen 41 personas dedicadas técnicamente a materias de seguridad. Solamente en el año 1989 ha realizado inversiones en seguridad por 666 millones de pesetas, han establecido toda una serie de medidas de autoprotección e, igualmente, mantienen la coordinación con el Plan de emergencia correspondiente de las distintas zonas.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Quiero dar las gracias al señor Ministro por la información que ha facilitado a este Diputado y a la Comisión y comentar que realmente vemos que su intervención se ha desarrollado en un tono balsámico, tranquilizante. Nos remite a todo lo que se va a contemplar en la futura ley de industria. Estaremos atentos a ese proyecto de ley cuando entre en la Cámara para ver si se cumplimentan todas las inquietudes que tiene el Grupo Popular en esta materia.

A este Diputado le interesaría conocer, si es posible, algunos detalles que he planteado anteriormente y que no han quedado suficientemente explicitados por el Ministro.

Había planteado la posibilidad de saber la opinión, el criterio del señor Ministro respecto a las inversiones que están haciendo las empresas privadas (él ha hecho referencia a las públicas, a Repsol-petróleo y a Repsol-química) y si el señor Ministro estima que este tipo de inversiones son rentables para la propia empresa.

He hecho una pregunta de muchísimo interés y que el señor Ministro no ha contestado; se refiere al problema que en estos momentos preocupa a muchos ciudadanos en aquellas ciudades en que los centros de CAMPSA están en el interior de las mismas, como los casos que he citado de Málaga, Palma de Mallorca y Cáceres.

En relación con la referencia que he hecho a las directivas de la Comunidad Económica Europea, señor Ministro, sabe que estas directivas establecen la procedencia

de presentar planes de emergencia de seguridad interior. Le querría preguntar: en cumplimiento de esta directiva, ¿cuántos planes de emergencia interior de seguridad se han presentado?

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Algunos detalles no se los puedo contestar ahora, pero recogeré la pregunta y se los enviaré. En estos momentos no le puedo decir cuántos planes se han presentado al amparo de la normativa comunitaria trasladada a la normativa española.

En lo que se refiere a la opinión que tengo sobre la seguridad en las empresas privadas, le diré que no es una cuestión de opinión, es una cuestión de cumplimiento de la legislación vigente. Entiendo que además, en lo que se refiere a control e inspección, como sabe S. S., está en manos de las Comunidades Autónomas, por tanto, no es sólo la responsabilidad de hacer un seguimiento y una inspección del cumplimiento de esta normativa, sino, en gran medida, de informar; una información inequívoca y no una opinión —por decirlo así— ligera y frívola y esta información debe establecerse con datos que básicamente existen en el ámbito de las Comunidades Autónomas.

Usted dice que las inversiones son o no rentables. En general —no hablo de las inversiones concretas—, las que se efectúan en seguridad, como aquéllas de protección del medio ambiente, de las que ya hemos hablado en otras ocasiones, pueden no ser rentables desde el punto de vista económico financiero, pero sí desde la perspectiva de la rentabilidad social. Está claro, y por eso se exige.

En lo que se refiere a instalaciones que se hallan en zonas urbanas de CAMPSA, S. S. ha citado algunos casos, pero sabe que existen otros muchos. CAMPSA está preocupada por esta situación y mantiene un contacto con todos los municipios afectados con el fin de poder lograr una solución que permita una más adecuada localización de algunos de sus distribuidores en toda una serie de municipios. Algunos ya se han efectuado. En los últimos años, CAMPSA ha llegado a acuerdos con distintos municipios con el fin de proveer una localización, porque, al fin y al cabo, ciertos municipios han tenido una expansión importante. Instalaciones que en un determinado instante tenían una localización adecuada desde el punto de vista de la estructura urbana, se han podido ver inscritos en una zona cercana a núcleos de población, cuando se ha generado un alto proceso de expansión. De todas maneras, CAMPSA, lógicamente, tendrá que adecuarse a los requerimientos normativos en materia de seguridad industrial y de protección de las personas.

En lo que se refiere a lo que usted ha señalado, sé que CAMPSA está en contacto con algunos de estos municipios con el fin de lograr la solución más adecuada. Pero creo que S. S. también es consciente de que CAMPSA en otros casos ya ha hecho un esfuerzo, y donde ha podido realizarlo con soluciones razonables ya lo ha llevado a cabo.

El señor **PRESIDENTE**: Antes de pasar a la siguiente pregunta voy a leer a SS. SS. las propuestas de los distintos Grupos que no he mencionado antes respecto de la Ponencia encargada del estudio del informe del primer semestre de 1989 del Consejo de Seguridad Nuclear.

La propuesta, que ha sido enviada a la Mesa de esta Comisión, es la siguiente: por parte del Grupo Parlamentario Socialista, los señores Dávila Sánchez, Roncero Rodríguez y Modol i Pifarre. Por parte del Grupo Popular, señores Camisón Asensio y Estevan Bolea. Por parte del Grupo catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó i Marsal. Por parte del Grupo Izquierda Unida, el señor García Fonseca. Por parte del Grupo Parlamentario CDS, el señor Martínez-Campillo. Y por parte del Grupo Vasco (PNV), el señor Vallejo de Olejua. Queda por designar solamente el representante del Grupo Mixto. Ya me han comunicado que piensan ponerlo en conocimiento de esta Mesa lo antes posible.

— SOBRE LA EXISTENCIA DE ALGUN CONFLICTO ENTRE LOS SECTORES PUBLICO Y PRIVADO DE CAMPSA (GRUPO POPULAR) (Expediente número 181/000024)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a plantear la siguiente pregunta, relativa a la existencia de algún conflicto entre los sectores público y privado de CAMPSA, formulada por el señor Camisón Asensio, que tiene la palabra para su exposición.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, señor Ministro, se nos había dicho que el INH había proyectado que REPSOL PETROLEO iba a comercializar al margen de CAMPSA.

El planteamiento del «holding» público era que CAMPSA se centraría fundamentalmente en el control de la red de distribución, con participación, por supuesto, de todos los socios, y que el área comercial, centrada fundamentalmente en la gestión de las estaciones de servicio, quedaría dispersada entre los diversos socios, según la participación de cada uno de ellos. O sea que se proyectaba desgajar la actividad comercial de la logística en CAMPSA.

Ante tal anuncio en su día, queríamos preguntar al señor Ministro cómo viene reaccionando CAMPSA ante este proyecto, y en su opinión, cómo lo está haciendo el sector privado, si tiene noticias, y dentro de él, separadamente, como reaccionan CEPSA, PETROMED, y ya no es caso preguntar por PETRONORD, puesto que, como sabe S. S., ahora está controlada por REPSOL.

Ha trascendido que en el Consejo de CAMPSA ha habido una falta de acuerdo sobre este asunto e incluso se ha calificado de revuelo más que de falta de acuerdo. Eso ha conducido a una etapa de indefinición y, por tanto, todo el proyecto de segregación de CAMPSA, que citaba antes, ha quedado por lo menos ralentizado o aminorado. Ha habido un frenazo que ha producido algunas consecuencias inmediatas. Por ejemplo, estimo que puede peligrar el

proyecto de Repsol Petróleo de actuar como comercializadora no dependiendo de la distribuidora CAMPSA en unos momentos críticos y especiales, porque, como sabe S. S., a mediados de este año llegará la liberalización de los precios de la gasolina, de acuerdo con la adaptación del monopolio español de petróleos a la Comunidad.

También se produce un retraso justamente en ese proceso de adaptación del monopolio de petróleos a la Comunidad, igualmente por la liberalización de los precios en estos momentos.

Esta situación plantea unas cuestiones —por lo menos a este Diputado— que me gustaría dilucidar. Son las siguientes.

Algunas de las refinerías privadas quieren romper la actual estructura de CAMPSA. ¿Qué papel juega REPSOL en esta pretensión? ¿Está actuando con favoritismo? ¿En favor de quién? ¿En contra de quién?

En el potencial reparto de gasolineras se puede considerar que el momento es oportuno para el sector privado, en el momento de recoger plusvalías de la inversión realizada anteriormente. ¿No le parece que es una aspiración razonable del sector privado? ¿No le parece que está en consonancia precisamente con la adaptación del monopolio de petróleos a la Comunidad?

El Señor Ministro sabe que las multinacionales que se instalen en España pagarán un canon por utilizar justamente esa red logística de CAMPSA. ¿No le parece acorde la estrategia del sector privado de acogerse a esa misma solución?

Señor Presidente, para terminar, y haciendo caso de su sugerencia de rapidez, querría aprovechar la ocasión, señor Ministro, para recordar que últimamente CAMPSA nos sorprende con actuaciones extrañas. Por ejemplo, vemos que se nos dice que está vendiendo gasóleo a los buques pesqueros españoles a precio superior al que cobra a los barcos que faenan con pabellón extranjero. Parece ser que esto se ha denunciado por la Federación Española de Armadores de Buques de Pesca ante la Comisión de la Comunidad Económica Europea, y no sólo eso, sino ante el juzgado de primera instancia de Madrid. Se alega violación del artículo 7.º del Tratado de Roma, y no sólo de éste, sino también de los artículos 37 y 87; del artículo 37, en cuanto a que CAMPSA está actuando en una situación dominante, en base a que en las rutas de estos buques españoles el único suministrador que se encuentra es CAMPSA, y se aprovecha de esa situación; y del artículo 87 porque está practicando una discriminación por motivos de nacionalidad, en este caso contra la española.

En resumidas cuentas, para terminar, ¿puede confirmar, señor Ministro, si ha existido o continúa existiendo algún conflicto planteado entre los sectores público y privado de CAMPSA? ¿Podría detallarnos los aspectos de este conflicto?

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Ministro de Industria, don Claudio Aranzadi.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Señoría, me va a permitir un breve

preámbulo para encajar la pregunta que usted me ha formulado.

Como sabe, señoría, la adhesión de España a las Comunidades Europeas el 1 de enero de 1986 impuso la necesidad de un proceso de adaptación del sector petrolífero español.

Dicho proceso se aborda en una doble vertiente: de una parte, la adaptación del marco jurídico a la normativa comunitaria de la competencia y, de otra, la mejora de la competitividad del sector petrolero español.

Uno de los principales aspectos de la mejora de la competitividad del sector era el logro de un determinado grado de integración vertical. Dicha integración vertical en la fase de aguas abajo, es decir, distribución y comercialización, se realizó mediante la creación de la entonces conocida como NUEVA CAMPSA, que adquirió para sí los activos de distribución y de comercialización adscritos al monopolio de petróleos —hasta entonces de titularidad del Estado— y la participación de las empresas refinadoras españolas en el capital social de dicha sociedad. Esta integración, que se inició en 1983, con la firma de un protocolo entre la Administración y las empresas refinadoras españolas, tiene su fundamento jurídico en la Ley 45/1984, de reordenación del sector petrolero.

Por otra parte, la adaptación, desde el punto de vista jurídico, comienza en enero de 1986, y se produce mediante el mantenimiento del monopolio hasta entonces existente, aunque limitándolo a la producción nacional. Es decir, los principales productos obtenidos por las refinerías españolas son distribuidos y comercializados en el mercado nacional a través de CAMPSA. Ello no impide que los operadores que, cumpliendo los requisitos previstos, accedan a tal condición, distribuyan y comercialicen en nuestro país productos petrolíferos importados de la Comunidad Económica Europea, hasta el límite de los contingentes, hasta 1992, y sin limitación cuantitativa alguna, después.

Las distintas estrategias de los grupos refinadores españoles ante la liberalización del mercado, lógicamente, pueden producir conflictos entre ellos, ya sean de capital mayoritariamente público o de capital privado. Sin embargo, creo, señoría, que CAMPSA ha sido y seguirá siendo una herramienta enormemente útil para solventar estos conflictos y lograr un sector petrolero español eficiente y competitivo.

Por lo tanto, respecto a la pregunta que usted ha realizado, seguida de un preámbulo en el cual da por supuesto que haya habido una propuesta oficial de modificación de la estructura de CAMPSA en el sentido que usted ha señalado, diríamos que, efectivamente, esto es un proyecto de modificación de CAMPSA, que en estos momentos se está discutiendo entre las distintas refinerías que son accionistas de CAMPSA. Es un proyecto técnicamente complejo, que responde a una lógica económica interna, y es que CAMPSA son —por decirlo así— tres realidades: una, que es la administradora del monopolio; otra, que es la propietaria de un sistema logístico, un sistema de distribución, y otra, que es la empresa que también mantiene

una red comercial al por menor, que es la red de gasolineras.

Evidentemente, desde el punto de vista de concepción económica y técnica, la realidad económica de la esfera comercial y de la esfera logística son diferentes y, por lo tanto, todas las empresas entienden que, dentro del proceso de adaptación de nuestro sector de petróleos a los requerimientos de la Comunidad Económica Europea, es lógico plantearse una orientación diferenciada en lo que se refiere al segmento comercial —las gasolineras— y al segmento logístico.

No le voy a decir las posiciones concretas de cada una de las empresas privadas, porque creo que no corresponde al Ministro de Industria revelar cuáles son las opiniones concretas de cada una de las empresas privadas, sino que debería corresponder a los representantes de cada una de ellas. Precisamente lo que pretende el Ministerio es promover un consenso entre todo el conjunto de empresas que participan en CAMPSA, con el fin de dar una solución óptima o la solución más adecuada a este proceso de liberalización, pero no tengo yo la impresión, por los contactos que mantiene el Ministerio, de que existan sustanciales diferencias en lo que se refiere a la posibilidad de adecuación de la estructura de CAMPSA a los requerimientos de este proceso de liberalización. En concreto, creo que es una opinión prácticamente unánime que, lógicamente, es positivo, para el sistema petrolero español y para el funcionamiento racional del sistema de distribución de petróleo en España, el mantenimiento de una CAMPSA como propietaria del sistema logístico; y esto, por razones obvias, técnicas y económicas, de economía de escala. Pueden existir diferencias —creo que no insalvables; creo que las diferencias son ligeras en la forma de abordar el futuro de la red comercial como distinta, lógica y económicamente, del sistema logístico. Sin embargo, su pregunta parece sugerir conflictos o diferencias insalvables. Lógicamente, van a existir diferentes sensibilidades o apreciaciones entre las distintas empresas a la hora de abordar este proceso; no tanto, en muchos casos, por ser públicas o privadas, sino, en algunos casos, simplemente, por la diferente posición estratégica que tienen dichas empresas en el sistema petrolero español. En un mundo crecientemente competitivo como es el sector petrolero en Europa, es lógico que puedan existir —como decía antes— diferentes apreciaciones sobre cómo abordar un proceso que incide en la competencia, no sólo entre las empresas españolas, sino entre las empresas españolas y las empresas europeas o del resto del mundo.

Estoy convencido, señorías, de que en un plazo no muy largo se podrá adoptar una solución —y espero que sea una solución consensuada entre los distintos socios— que establezca una estructura —como decía en mi intervención el otro día— de CAMPSA adecuada a este período de creciente liberalización, tanto de los suministros como de los precios, que se consumará en 1993.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón, para una réplica de cinco minutos.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Veo, señor Ministro,

que el preámbulo que yo había expuesto no iba muy descaminado, puesto que se ha estado y se está discutiendo un proyecto, y comprobamos que efectivamente —S. S. lo ha reconocido— ha habido un conflicto, y que ese conflicto está sin resolver (**El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA, Aranzadi Martínez: Diferentes sensibilidades, podríamos decir.**) Bueno, es cuestión de nombrar un problema que ha habido con distintos calificativos. Usted dice que ha habido sensibilidades distintas. Digamos que han sido sensibilidades conflictivas diferentes.

No puedo agradecerle, en esta sesión, señor Ministro, el que haya revelado la postura de las diversas partes del sector privado en la estructura de CAMPSA. Pero creo que tampoco hubiera sido nada de extrañar si lo hubiera revelado, porque entendemos que el Ministro de Industria español debe conocer esos asuntos, y exponerlo ante la Comisión correspondiente del Congreso hubiera sido lo más natural del mundo. Por tanto, como no lo ha hecho, sencillamente me limito a comentar que no se lo agradezco. Nos dice que estas diferencias conflictivas no serán insalvables. Pues nosotros nos alegramos, porque lo que nosotros queremos es que se llegue a una solución amigable para todos los sectores.

Para terminar, señor Presidente, me gustaría que el señor Ministro hiciera un comentario, aunque fuera ligero, al último tema que le he planteado: la discriminación de los precios que utiliza CAMPSA respecto a los buques pesqueros españoles o buques con pabellón extranjero, habida cuenta de esas denuncias presentadas, por parte de la Federación Española de Armadores de Pesca, ante la Comunidad y ante el Juzgado de Primera Instancia de Madrid, si lo conoce; si no, asunto terminado.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA (Aranzadi Martínez)**: Por lo que se refiere a esta denuncia, no la conozco, pero también examinaremos qué es lo que ha ocurrido.

Con respecto a las otras cuestiones, no entiendo la insistencia en buscarle dramatismo a lo que son diferencias entre empresas que compiten entre sí. En una economía de mercado, si usted considera que se puede llamar conflicto entre empresas a la competencia entre las mismas, yo creo que es utilizar, por decirlo así, un término casi bélico para reflejar lo que es una relación de competencia entre las distintas empresas. Y esto es lo que ocurre en CAMPSA, que pueden existir distintas apreciaciones; pero, como lo decía, la mayoría de las veces no son precisamente entre sector público, por un lado, y sector privado, por otro, sino que hay distintas apreciaciones entre las empresas privadas entre sí.

Señoría, efectivamente, yo conozco las opiniones de las diferentes empresas privadas sobre esta cuestión. Pero, en la medida en la que son opiniones que reflejan estrategias industriales y comerciales de cada empresa privada, me parece que no es correcto, habida cuenta de que estas estrategias no son públicas, que revele en público cuáles son

los planteamientos estratégicos de cada una de las empresas que en estos momentos están debatiendo esta cuestión del proceso de modificación o adecuación de la estructura de CAMPSA a los requerimientos comunitarios.

— **SOBRE LAS MEDIDAS ADOPTADAS Y RESPONSABILIDADES QUE SE VAN A EXIGIR EN RELACION CON LA IMPLICACION DE ALTOS CARGOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA EN OPERACIONES DE COMPRAVENTA DE BIENES RELACIONADOS CON SUS DEPARTAMENTOS Y, ESPECIFICAMENTE, EN EL LLAMADO «CONTRATO DEL SIGLO» DE LA COMPAÑIA IBERIA (SR. ARMET COMA (GRUPO IU-IC) (Expediente número 181/000025)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la tramitación de la siguiente pregunta: sobre las medidas adoptadas y responsabilidades que se van a exigir en relación con la implicación de altos cargos de la Administración pública en operaciones de compraventa de bienes relacionados con sus Departamentos y, específicamente, con el llamado «contrato del siglo» de la Compañía Iberia.

Para exponer esta pregunta, por un tiempo de diez minutos, tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: Señor Ministro, no voy a cansar su atención ni la de esta Comisión con el relato o la descripción de hechos que han sido ampliamente denunciados en la prensa, algunos de ellos claramente demostrados, y otros que implican a personas con indicios también claros de participación en los mismos.

Quiero aprovechar el inicio de mi intervención para felicitar a la prensa por su acción en este y otros muchos asuntos, muy especialmente creo que es de justicia citar en este caso «El Independiente» y «Diario 16».

El tema que nos ocupa no es baladí; se trata de un contrato de medio billón de pesetas para la renovación de la flota de Iberia.

En la prensa, a la que antes me he referido, aparecen empresas, personas, comisionistas, oficinas que, en el fondo —aunque las llamamos como queramos—, facilitan los contactos entre la Administración y las empresas, legítima o ilegítimamente —no voy a entrar en este tema en estos momentos— pero el hecho real es que la opinión pública está profundamente sensibilizada en estos temas y creo que es necesario que se dé una respuesta a estos hechos.

En primer lugar, quisiera decir, con satisfacción, que observamos que ha habido una acción por parte del Instituto Nacional de Industria con la destitución o cese de Manuel Pinedo Ridruejo, Director hasta ahora de Política Comercial de Bienes de Equipo del INI. En este sentido, agradeceríamos al señor Ministro que nos diera la información necesaria sobre esta persona y más en concreto cuáles han sido los motivos que han conducido a su cese.

Aparecen muchas otras personas relacionadas con este asunto, algunas de ellas que han formado parte de la Ad-

ministración o que han estado o están relacionadas con el Partido del Gobierno. No quiero entrar en mi intervención en las responsabilidades de estas personas, porque inciden en una temática que esta Cámara se ha propuesto regular y en estos momentos todavía seguramente no tenemos los instrumentos jurídicos necesarios para poder descalificar, con la contundencia jurídica que merecería, desde un punto de vista moral, su actuación.

En concreto, y para finalizar mi intervención, le pregunto, señor Ministro, por la actuación de dos personas que sí están profundamente relacionadas con la Administración, como son los señores Fernando Panizo Arcos, que aparece relacionado, en estas informaciones que nos ocupan, en el tema, y Luis Carlos Croissier.

No prejuzgo si su actuación ha sido correcta o incorrecta, pero, dada la importancia del tema y de los cargos que ocupan u ocuparon estos señores dentro de su Ministerio, creemos que es imprescindible una investigación por parte del Ministerio sobre su actuación y el informe del señor Ministro sobre la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, espero ajustarme al tiempo, pero ruego a S. S. que, dada la importancia de la cuestión, si sobrepaso en algún minuto el tiempo establecido, se sea flexible conmigo.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ministro no tiene limitación reglamentaria en el tiempo, aunque sí le rogamos que lo haga con la máxima brevedad.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): No soy parlamentario y no conozco bien los usos del Reglamento de la Cámara en este aspecto.

Señoría, su pregunta suscita una cuestión de extraordinaria gravedad, ya que sugiere la existencia de responsabilidades de altos cargos de mi Departamento o de la Administración pública, de instituciones o de empresas públicas en acciones que, de ser ciertas, supondrían, en algún caso, la comisión de un delito tipificado en el Código Penal. No estamos hablando de responsabilidades etéreas, sino de responsabilidades penales, señorías.

Además, puesto que se alude a presuntos pagos —se ha referido a ello indirectamente, porque es de lo que se está hablando— realizados por una compañía norteamericana en relación con la renovación parcial de la flota de Iberia, de ser ciertos estos hechos, señoría, podría suponer la transgresión de la legislación de su país por parte de esta Compañía, en concreto de la US Foreign Corf. Air Act.

Quisiera iniciar mi respuesta reiterando lo que ya manifesté ante esta Comisión el pasado día 1 con motivo de mi comparecencia para explicar las líneas generales de la política de mi Departamento —y esto, evidentemente, incluye a las dos personas que usted ha señalado en último lugar— que tengo la convicción de que cuantas personas,

desde el propio Departamento, el INI e Iberia han contribuido a la adopción de la decisión de la renovación de la flota de Iberia, han actuado con criterios profesionales y con todo rigor y honestidad. Me van a permitir que haga un pequeño rodeo para describir cómo se tomó esta decisión y por qué.

La decisión de la compra de los MD-87, A-320 y A-340, que compusieron esta primera fase de la renovación de la flota de Iberia, se tomó el 5 de diciembre de 1987 por el consejo de administración de Iberia, previa información al consejo de INI y sujeta a la preceptiva autorización del monto de la inversión y del número y módulo de las aeronaves que debían ser adquiridas, que fue otorgada por la comisión ejecutiva del INI del 11 de diciembre de 1987.

Dada la importancia de este proyecto, estas decisiones vinieron precedidas por la creación de un grupo de trabajo mixto Iberia-INI, compuesto por la dirección de inversiones, la dirección de evaluación de programas y tecnología y el gabinete técnico de la dirección general correspondiente por parte del INI y la dirección general de planificación estratégica por parte de Iberia. Su objetivo era realizar la coordinación y seguimiento de los estudios que Iberia debía llevar a cabo respecto a las necesidades de reemplazo de la flota, evolución del mercado, segmentos en los que la renovación era más urgente e inversiones y necesidades financieras para abordar la sustitución parcial o total de la flota de Iberia.

Este grupo concluyó asumiendo los estudios de Iberia en los que se establecía como más urgente la sustitución en la primera fase de los segmentos de 110, 150 y 250-300 plazas. En base a lo anterior, Iberia negoció la compra con los posibles suministradores y como resultado de dichas negociaciones Iberia propuso la adquisición de diecisiete MD-87, quince Airbus 320 y ocho Airbus 340.

Simultáneamente, y a raíz de la apertura de negociaciones por parte de Iberia con los potenciales suministradores, el INI, a través de la dirección de planificación, a quien competía, entre otras, el área de las colaboraciones industriales, inició conversaciones con los vendedores de aviones McDonald Douglas, incluyendo al motorista Brad Witney, Boeing, Fokker y Airbus, así como los motoristas CCM e International Aeroengines, con el fin de analizar las posibilidades de alcanzar un acuerdo de colaboración industrial entre el grupo INI y el eventual adjudicatario, resultando McDonald Douglas la compañía que ofrecía el mayor nivel de cooperación industrial.

Las razones de la decisión adoptada fueron de índole comercial, técnica y financiera. Como ya he dicho, tanto el INI como Iberia consideraron que en una primera fase debería abordarse únicamente la sustitución de una parte de la flota de la compañía, la que aproximadamente cubría el mercado de negocios europeo e incluía 15 Boeing 727 y 17 DC-9. Los posibles aviones para sustituir a estas aeronaves eran: en el módulo de 150 plazas el MD-88, de Douglas, el Boeing 737-400 de Boeing y el A-320 de Airbus, y en el entorno de 100 plazas el MD-87 de Douglas, el Boeing 737-300 de Boeing y el F-100 de Fokker. Para sustituir a las aeronaves del módulo de 150 plazas se eligió el A-320 de Airbus, esta es la aeronave más avanzada

desde el punto de vista tecnológica, lo que implica una mayor inversión, pero igualmente un menor consumo de combustible. Las ventajas del A-320, derivadas de su mejor tecnología, hacían de esta aeronave un excelente instrumento de trabajo para atender el segmento de mercado objetivo en el que la calidad tiene una gran importancia.

En cuanto al reemplazamiento de los diecisiete DC-9 —que es el objeto fundamental de las informaciones de la prensa—, la compañía Iberia consideró que la elección adecuada eran las aeronaves MD-87 de Douglas. La elección de esta aeronave representaba una menor inversión y un menor nivel de los costes totales de amortización, financiación, combustible, mantenimiento, personal, derecho y ayudas e igualmente de los costes totales corregidos por el número de asientos.

Por otro lado, el módulo de este modelo se adecuaba mejor a la estructura por módulos que la compañía deseaba mantener y permitían un alto grado de compatibilidad con el DC-9, con lo que la adaptación, tanto en mantenimiento como en operación, resultaba menos costosa.

Asimismo, Iberia, aprovechando las condiciones especiales ofrecidas por Airbus, decidió suscribir opciones de compra como cliente de lanzamiento, lo que se llama «launching customer», para ocho A-340 que deberían sustituir a los DC-10 en 1994 y 1995.

Por otro lado, como ya he dicho, el INI, a través de la dirección de planificación, mantuvo conversaciones con los potenciales adjudicatarios, con el fin de alcanzar un acuerdo de colaboración industrial que fuese beneficioso para el conjunto del grupo INI. Entre los programas de cooperación industrial presentados al INI el más favorable para el grupo resultó ser el de McDonald Douglas, tanto por su cuantía como por la calidad del programa. Este programa se instrumenta hasta el año 1997 a través de los cinco sistemas siguientes.

Primero, el mecanismo que haga posible la participación de las empresas del grupo INI en programas de desarrollo, incluyendo la transferencia de tecnología. Segundo, facilitando a las empresas del grupo INI oportunidades de coproducción. Tercero, prestando servicios de asesoramiento técnico y comercial a empresas del INI. Cuarto, promocionando la inversión y el desarrollo industrial en España; y, quinto, apoyando la comercialización de productos de empresas del grupo INI.

Dentro del programa se establecieron diversos tipos y categorías de colaboración, según áreas de producción. El primer tipo, que alcanza el 65 por ciento del total de la colaboración industrial, afecta a productos aeroespaciales. El segundo tipo, que supone un 30 por ciento del total de colaboración, se refiere a trabajos asociados de colaboración sobre productos no aeroespaciales y comercialización de estos productos. Por último, existe un 5 por ciento para trabajos indirectos y de cooperación que incluye actividades de promoción industrial y trabajos de asesoramiento técnico a las empresas del grupo INI.

La cantidad que se acreditará por los programas que se realicen para el cumplimiento del acuerdo se guiará fundamentalmente por el criterio de valor añadido por

las empresas del grupo INI. La cantidad total a acreditar será en torno a 300 millones de dólares.

En resumen, pues, por las razones expuestas, Iberia, consideró que la decisión correcta para la renovación parcial de las aeronaves del módulo en torno a 100 plazas suponía la elección del modelo MD-87. Asimismo, como ya he dicho, esta alternativa era la que proporcionaba un nivel de colaboraciones industriales más interesante para el grupo INI.

A este criterio único de defensa y optimización de los intereses públicos se han ajustado todas las personas que en el Ministerio, en el INI y en Iberia han participado en la toma de decisiones relativa a la renovación de la flota.

A pesar de todo, como señalaba al principio de mi intervención —que es el motivo de la intervención de su señoría—, algunas informaciones periodísticas han servido de base para insinuar el pago de comisiones por parte de la compañía McDonald Douglas, con el fin de influir en la decisión de compra de los MD-87, es decir, del tramo que sustituía al módulo en torno a 100 plazas, y presumir la implicación de altos cargos de la Administración pública en dicho proceso.

El fundamento aducido para justificar estas insinuaciones ha sido una serie de documentos reproducidos por los medios de comunicación, cartas o notas internas de empresas, donde una serie de personas se autoatribuyen, o terceros les atribuyen, la existencia de buenas relaciones con miembros del Gobierno, del INI o de Iberia, pero sin que exista en los mismos ningún dato que permita poner en duda la correcta actuación de cuantos participaron en la toma de decisión de la renovación de la flota de Iberia.

Por ello, la única actuación desarrollada ha sido la apertura por el INI de un expediente informativo para esclarecer los hechos ligados a la participación del Director de Comercio Exterior de la División de Bienes de Equipo en la constitución de la compañía United American Services S. A. Ahora bien, como es obvio, desde el puesto que ocupaba en la División de bienes de Equipo (estamos hablando del Director de la División de Bienes de Equipo, que son dos cosas muy distintas), que opera fundamentalmente como un «subholding» que encuadra las empresas de bienes de equipo del grupo INI, dicho directivo ni participó en la decisión de la renovación de la flota de Iberia ni tenía acceso a ninguna información privilegiada relativa a la misma.

De dicho expediente informativo realizado por el INI se deduce lo siguiente: que el interesado participó como socio fundador en la constitución de esta sociedad, UASSA, compañía a través de la cual se pretendía obtener de McDonald Douglas un contrato de asesoría y promoción comercial en España, sin que la multinacional americana llegara a aceptarlo. No hay constancia de que la citada sociedad UASSA desarrollara ninguna actividad.

La participación del señor Pinedo constituía un acto preparatorio de una actividad profesional alternativa a la que venía desempeñando en la División de Bienes de Equipo, que se realizó sin petición de autorización y sin comunicación a sus superiores.

Aparte de lo expuesto, la información recogida en el expediente no pone de manifiesto otros hechos que sean constitutivos de una infracción laboral y de los que pueda derivarse sanción para el señor Pinedo.

Por esta razón, la Comisión Ejecutiva del Instituto Nacional de Industria, el 8 de febrero de 1990, ha analizado los hechos y ha acordado relevar al señor Pinedo Ridruejo como Director de Comercio Exterior de la División de Bienes de Equipo del INI y encomendar a su empresa de origen el estudio y evaluación de la solicitud de excedencia como técnico, presentada por dicho directivo. Es decir, lo que ha hecho el INI es relevarlo como directivo de una empresa del Instituto.

Sin embargo, si en relación con la actitud del señor Pinedo, en el futuro, se pusieran de manifiesto otros hechos diferentes de los conocidos hasta ahora, el Instituto Nacional de Industria adoptaría, lógicamente, las medidas que legalmente fueran procedentes.

Por otro lado, y como ya se hizo público en una nota del Ministerio de Industria, la empresa McDonald Douglas confirmó expresamente al INI que no ha pagado ni se ha comprometido a pagar comisiones a personas o entidades pertenecientes al grupo INI, al Gobierno español ni a ningún partido político español. Igualmente desmiente que hayan sido pagadas o comprometidas comisiones a la empresa United American Services, S. A., de la que estamos hablando al señor Franklin, al señor Pinedo o a personas introducidas por dicho señor Franklin.

Con el fin de dejar aún más claras sus manifestaciones, la empresa McDonald Douglas señaló al INI en carta posterior que los únicos pagos realizados o comprometidos por dicha compañía en relación con la venta de los MD-87 lo fueron a su representación en España, ejercida desde hace largos años por la Compañía Aeronáutica Española, representación que está igualmente sometida a los requerimientos de la U.S. Foreign Corp. Air Act y ha manifestado al INI no haber pagado ningún tipo de comisiones, debiendo además certificar cada seis meses esta aseveración a efectos de la legislación americana.

Por último, y en relación con las informaciones aparecidas en medios de comunicación, relativas a personas que en una reunión de Miami presuntamente solicitaron el pago de comisiones, debo decir que ni el Gobierno ni el INI ni Iberia, ni tal como ha manifestado recientemente su secretario de organización, el Partido Socialista Obrero Español, han conocido ni por supuesto autorizado a nadie para desarrollar este tipo de iniciativa.

En conclusión, y de acuerdo con la información existente, creo que puedo manifestar que no ha habido, en relación con la venta de los MD-87, ningún pago a terceros por parte de McDonald Douglas ni de su representación en España. Creo también que puedo manifestar que todas aquellas personas del Ministerio de Industria, el INI e Iberia que participaron en la decisión de la renovación de la flota de Iberia se han atenido en su actuación al único criterio de la defensa y optimización de los intereses públicos.

Quiero, por consiguiente, mostrar mi reconocimiento y apoyo a todos ellos, profesionales íntegros y competentes,

que han tenido que soportar con dolor insinuaciones que ponían en cuestión su honestidad.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero rectificar y decirles a SS. SS. que este debate se rige por el artículo 189 del Reglamento. En las comparecencias es donde no existe limitación de tiempo en la intervención del Gobierno, pero sí la hay en este debate, siendo de 10 minutos en las primeras intervenciones y de cinco en la réplica, igual que para los señores Diputados. Ha sido un error por mi parte manifestar lo contrario; de todas formas el señor Ministro se ha ajustado prácticamente a los 10 minutos que le correspondían.

Para réplica tiene la palabra el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: Señor Ministro, me creo, porque no tengo ningún argumento para decir que no, las explicaciones que nos han dado usted sobre el tema. Tan solo quisiera destacar que, al parecer, la intervención del INI respecto a don Manuel Pinedo Ridruejo se ha producido precisamente a partir de unas denuncias aparecidas en la prensa y no a través de una investigación interna u otros cauces que no hayan sido los de la prensa. Es verdad que el único caso en que era incuestionable la participación en actividades, digamos, dudosas aparecidas en la prensa era, efectivamente, el de don Manuel Pinedo Ridruejo; en los otros casos podemos hablar de indicios directos o indirectos, implicaciones a partir de terceras personas, etcétera.

Esto me obliga a hacer una observación al señor Ministro sobre la importancia de que toda la Administración Pública, pero especialmente su Ministerio y el INI, dada la magnitud de las cifras económicas que se están moviendo, acentúe los controles internos, que supongo deben existir, para evitar cualquier sospecha de corrupción dentro de la Administración.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder, tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Creo que S. S. ha sido, digamos, prudente y ha dicho que no tiene ninguna base para poner en duda lo que he dicho. Es lógico que no tenga ninguna base para poner en duda lo que he dicho, porque lo que he dicho es cierto.

Por otro lado, ha sugerido que en mis palabras existía una cierta intención de atacar a la prensa. En absoluto, señoría. Ultimamente veo una preocupación en determinados segmentos políticos —por decirlo así— por hacer la pelota de forma impresionante a los medios de comunicación. Creo que su declaración inicial —y tómelo de una forma anecdótica— ha sido una nueva manifestación de este intento de hacer la pelota a los medios.

En esta cuestión, curiosamente, ha habido algún Diputado, y en concreto un Diputado de su grupo, que ha sido mucho menos cauto en sus afirmaciones que los medios de comunicación. Si usted se lee detenidamente las infor-

maciones de los medios de comunicación, verá que han publicado los desmentidos; no logro entender por qué usted, señoría, o su compañero, que ha ido más lejos, ha hablado de implicación de algún alto cargo en jugosas comisiones. Creo que esto es absolutamente inadmisibles. Con los datos que se derivan de la información que han reproducido los medios de comunicación, no se puede hacer esa afirmación. Por tanto, señoría, a usted, que es un hombre sensato —no es usted el que ha hecho esas manifestaciones, pero es un compañero de su Grupo—, le pediría que mantuviera un cierto sentido de la responsabilidad. No se puede jugar con la honorabilidad de ningún ciudadano español, sea cargo público o no, a no ser que existan bases sólidas para hacer una acusación. Y en este caso, vuelvo a decir, no estamos hablando de acusaciones vagas; estamos hablando de acusaciones que suponen una infracción del Código Penal. Por eso agradezco que usted haya dicho, señoría, que no existe ninguna base para poner en cuestión lo que yo he dicho, porque creo que lo que yo he dicho es cierto.

Vuelvo a repetirle, señoría, que no entiendo por qué ustedes, cuando hablan de informaciones de los medios de comunicación, no hablan también de una cosa que es una información de los medios de comunicación, que son los desmentidos. En concreto ha habido una serie de desmentidos de altos cargos expresando claramente su desacuerdo con las informaciones publicadas, informaciones que, como digo, normalmente en casi todos los medios de comunicación, han sido mucho más cautas que la que en concreto hace un compañero de su Grupo en el preámbulo a una pregunta escrita que ustedes, rápidamente, difundieron por todos los medios de comunicación.

Por otro lado, señoría, usted habla de indicios que ponen en cuestión a altos cargos. Me duele profundamente que haya hablado de dos altos cargos que conozco muy bien: uno, mi predecesor y, otro, mi subsecretario. Le vuelvo a decir que no existe en los documentos de la prensa ninguna base para establecer ningún tipo de insinuación respecto a estas dos personas que, vuelvo a decir, en todo el proceso de toma de decisiones actuaron correctamente, profesionalmente (pregunte usted a todas las empresas que participaron; hablo en este caso en relación al Subsecretario de Industria, señor Panizo), negociando duramente quizás, uno de los mejores acuerdos de colaboración industrial que se hayan negociado en este país. Me duele profundamente que respecto a estas personas, que están trabajando honestamente en defensa de los intereses públicos, se puedan hacer insinuaciones sin base alguna.

— **SOBRE LA FALTA DE SEGURIDAD EN LAS MINAS ESPAÑOLAS, ESPECIALMENTE EN ASTURIAS (SEÑOR FERNANDEZ TEIXIDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS) (Expediente número 181/000062)**

El señor **PRESIDENTE**: Para preguntar sobre la falta de seguridad en las minas españolas, especialmente en As-

turias, tiene la palabra el señor Rebollo, en sustitución del señor Fernández Teixidó.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Ministro, señorías, la pregunta está relacionada con toda la minería, pero de forma específica con la minería asturiana. De paso voy a explicar la razón de esta especialidad, de esta triste referencia a una zona minera española.

El año 1985 está calificado como el año negro de la minería. En ese año, señor Ministro hubo 74 muertos, y la minería asturiana ocupó el 50 por ciento de esa cifra, mientras que en el ejercicio de 1989 hubo 38 muertos en total y la minería asturiana se llevó algo más del 80 por ciento de esa cifra. Por consiguiente, porcentualmente y con una elevadísima cifra de muertos, cifra absoluta, la minería asturiana está pidiendo una mirada y una atención mucho más directa por parte de la Administración española. Se da la circunstancia, señor Ministro, que la media europea en siniestralidad está superada por España, y desde luego en concreto por Asturias, y que la media comunitaria en seguridad está muy por encima de las inversiones en seguridad que se realizan en nuestra minería.

Por lo que se refiere a Asturias quisiera hacer una pregunta concreta: si el Ministerio, el MINER, está conforme respecto a la investigación abierta sobre el accidente del pozo Mosquitera y si se ha dilucidado de forma completa y absoluta la denuncia de Gerardo Iglesias sobre la superación de los puestos de trabajo destinados a controlar la cinta transportadora que ardió el 22 de diciembre en el pozo Mosquitera. Es una denuncia muy seria y este Diputado tiene que hacerse eco necesariamente de ella porque sería gravísimo que así hubiera ocurrido.

Antes de entrar en otras cuestiones referentes también a la seguridad minera, quiero hacer referencia al problema de las pequeñas explotaciones, de las precarias explotaciones denominadas en aquella tierra como chamizos. Quisiera saber cuál es el comportamiento de los servicios de inspección minera, si realizan esa inspección a fondo en esas pequeñas explotaciones o a veces la inspección se hace superficial y ligeramente o no se hace o, a veces, para evitarse el trabajo, se ordena, sin ningún tipo de investigación personal, el cierre de esas minas.

Quisiera, señor Ministro, hacer un repaso breve sobre las características que hoy pueden establecerse respecto a las explotaciones mineras. Primero, se observa —y esto es particularmente intenso en Asturias— una profundización de los trabajos, es decir, cada vez se va más abajo, lo cual implica obligaciones suplementarias, a veces muy pesadas, originadas en el régimen de presiones del terreno, en la temperatura, en los riesgos ligados a la naturaleza de los carbones y al grisú.

Otra de las características de la época en la que estamos es el incremento del grado de mecanización de las explotaciones que ha seguido aumentando y, por lo tanto, se recurre a máquinas cada vez más potentes y cada vez más complicadas, uniendo en un sistema complejo los elementos de arranque, contención y transporte, con un dispositivo de control central común.

Otra característica sería la necesidad de incrementar la calidad de los medios de comunicación, porque está comprobado que la seguridad del personal depende en una gran parte de esa calidad.

En cuanto a incendios y fuegos de mina —y tenemos esa experiencia bien reciente en nuestra tierra—, ya sabemos que de manera absoluta no pueden eliminarse. Sin embargo, señor Ministro, es indudable que cabe una prevención más activa, y hacia ello debe tenderse. El riesgo de incendio puede incrementarse a causa del aumento de la complejidad de las instalaciones mecánicas y eléctricas y de las potencias puestas en funcionamiento, por ejemplo, en lo que concierne a las cintas transportadoras, pero eso lleva consigo la necesidad de incrementar la vigilancia de esas cintas y, en definitiva, de todas las instalaciones eléctricas. Las medidas relativas al material, una elección juiciosa de los materiales utilizados y la vigilancia, en definitiva, deben limitar ese riesgo.

No sé, señor Ministro, cómo está en estos momentos la minería española y, en definitiva, la asturiana, como triste botón de muestra de lo que pueden ser las carencias de nuestra minería en cuanto a la definición de métodos, como la inyección de gases inertes que permitan combatir esos incendios y fuegos de mina. En cuanto a las explosiones, ya dije antes que hay que poner en relación el riesgo de inflamación del grisú con la acción de los picos de las máquinas durante el arranque. Por tanto, debe proseguirse la mejora de la ventilación y también profundizar en la aplicación de los recursos y métodos de inyección de gases inertes.

Quiero también referirme de pasada —pero es un capítulo importantísimo— a la vigilancia, telemetría, presentación de los datos, mando a distancia, automatización y comunicación, y preguntarle al señor Ministro cómo está esto en aquellas minas que dependen de una empresa pública integrada en el INI y, en definitiva, dependientes de su Ministerio.

En el capítulo de transporte y manipulación, quisiera saber si se tienen en cuenta el gálibo y la potencia de los transportadores modernos porque, indiscutiblemente, todo ello está relacionado con los riesgos para el personal que trabaja o circula en su proximidad.

La tecnología de los materiales es muy importante y conviene poner a punto los que se utilizan en las minas, de forma que sean satisfactorios desde el punto de vista de sus propiedades mecánicas, del riesgo de incendio, del riesgo de explosión —en especial por la existencia de electricidad estática—, de su toxicidad —en especial la de los gases de combustión y la de los líquidos difícilmente inflamables y su adecuación a usos específicos.

Quiero preguntar al señor Ministro sobre qué está haciendo España para poder conseguir la mayor aportación posible dentro del programa de investigación en materia de seguridad, publicado en el «Diario Oficial de las Comunidades Europeas», de 29 de diciembre de 1989. ¿Qué piensan hacer? ¿Qué parte va a ir a Asturias de los 26 millones de ecus que tiene ese programa ya aprobado?

Quiero terminar, señor Ministro. En nombre de la minería asturiana y, por extensión, de la minería española

del carbón, le quiero rogar, señor Ministro, que la Administración tome en serio la minería de nuestra tierra, de la tierra asturiana, en el diseño real de su futuro, negociándolo con los factores verdaderamente afectados, en la reconversión económica no sólo de la minería, sino de las cuencas asturianas, en la renegociación de las cuotas españolas en el plan «Research», teniendo en cuenta la pérdida en las industrias dependientes de la CECA, siderurgia y minería, pero no sólo en la minería, porque entonces perderíamos unas cuotas o unos porcentajes de ese programa y eso no sería justo porque, si bien no ha habido hasta este momento una reducción importante en puestos de trabajo de minería, sí lo ha habido en las empresas públicas dependientes o integradas dentro del plan CECA; que renegocien las posibles subvenciones en consideración a los tiempos y características de las cuencas asturianas y que sea verdad que no se pierda un puesto de trabajo en esas cuencas mientras no se cree otro como fruto de la reindustrialización, y esto es importante, muy importante. Si no, los muertos de la minería asturiana, señor Ministro, supondrían una doble denuncia: la primera, porque no se han tomado las medidas de seguridad adecuadas, porque estamos por debajo de la media europea y eso no puede continuar así y, la segunda, porque todo proceso de reconversión debe ir necesariamente de la mano de un proceso de reindustrialización económica de las cuencas.

En definitiva —y termino de verdad, señor Ministro—, yo le hablo del futuro de mi tierra, del futuro de Asturias, tan ligado por el monocultivo a las cuencas mineras, y le pido, desde su Ministerio y desde sus responsabilidades, una respuesta seria y una respuesta que tenga futuro para esas cuencas.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a la pregunta planteada, tiene la palabra el señor Ministro por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Su señoría ha hecho una intervención que trasciende ampliamente el tema de la seguridad minera en las cuencas asturianas y ha hablado, en general, de política de reindustrialización.

Quisiera señalarle —y S. S. lo conoce perfectamente— que existe una especial preocupación por parte de la política industrial de promover una política de reindustrialización en Asturias, y esto no sólo desde el punto de vista retórico, sino que tuve ocasión de decirlo cuando estuve visitando Asturias hace aproximadamente un año y donde, tanto las instituciones como las fuerzas económicas asturianas y como yo mismo, coincidíamos en que era muy importante y urgente lo que usted ha señalado. Es necesario promover una diversificación industrial del tejido industrial asturiano que está excesivamente concentrado en algún tipo de actividades, como la siderurgia o la actividad minera del carbón.

Creo que los esfuerzos que se han realizado conjuntamente desde la Administración central y la Administración autonómica para promover esta política de reindus-

trialización han sido importantes, y se han adoptado ya algunas decisiones importantes por algunas empresas pertenecientes a sectores de alta tecnología y otras están en período de negociación, como ocurre con el gran grupo Dupont, con el que en estos momentos se mantiene una negociación con el fin de facilitar la canalización de un fortísimo volumen de inversiones en segmentos de alta tecnología que contribuirían no solamente a establecer un enclave de otro tipo de producción, con un producto, como digo, de alto componente de innovación tecnológica, sino que además supondrían un efecto de inducción importante en un tejido de pequeñas y medianas empresas que deberían tener un efecto positivo de reindustrialización en todo el conjunto de la economía asturiana. Por lo tanto, señoría, no creo que pueda reprocharse pasividad en este terreno ni a la Administración central ni a la Administración autonómica, y espero, además, que estos esfuerzos tengan el éxito que todos deseamos.

En lo que se refiere a la seguridad minera, antes en las preguntas formuladas por el señor Camisón, hemos hablado sobre la seguridad en otro tipo de industria, en la petroquímica. Le vuelvo a repetir que el Gobierno no sólo se preocupa, sino que considera que una de las máximas prioridades en el establecimiento de la política industrial, lo mismo que en otros casos he estado hablando de la creciente importancia de la política de protección al medio ambiente, es la protección de la seguridad en las actividades industriales y, por supuesto, también en las actividades mineras.

Como señalaba una ponencia del Senado que se pronunció a este respecto, la seguridad, de todas las maneras, es el fruto de una actuación conjunta y continuada sobre unas condiciones y métodos definidos en una normativa que se imponen, por vía administrativa, a un colectivo especializado, llegando en los casos necesarios, como usted ha señalado, al desarrollo de los estudios necesarios de investigación pertinente.

Por tanto, lo importante en esta labor conjunta de desarrollo normativo, inspección, formación del personal e investigación,

Como S. S. sabe, el Principado de Asturias tiene asumidas las atribuciones relativas a la autorización, inspección y vigilancia de los trabajos de explotación, investigación, etcétera, en la actividad minera. Igualmente tiene asumidas la potestad sancionadora y la declaración de caducidad.

En este sentido, le debo decir que la denuncia del señor Iglesias no se ha presentado ante ningún organismo competente y, por tanto, difícilmente los organismos competentes le van a dar respuesta. Si son serias, si se pretende que necesitan una respuesta, las denuncias que deben presentar ante los organismos competentes. Si no, son simplemente declaraciones que es difícil gestionar dentro del proceso administrativo reglado para responder a este tipo de preguntas.

Por otro lado, la investigación del accidente —como S. S. conoce y acabo de señalar— corresponde al Principado en la medida en que las competencias de inspección le están atribuidas, pero mis informaciones indican que

el proceso de investigación está todavía sin cerrar. Por tanto, no corresponde al Gobierno Central pronunciarse y entiendo que la Comunidad autónoma se pronunciará en el momento en que la investigación esté cerrada.

Por supuesto, independientemente de las actividades en materia de seguridad minera —repito, las de autorización, inspección y control— que desarrollan en el ámbito de sus competencias las Comunidades Autónomas, existen también actividades que desarrolla el Gobierno central a través de la Dirección General de Minas, en el marco de una política general de seguridad de las minas españolas; a ellas me referiré después de responderle a una pregunta concreta que ha realizado sobre el número de accidentes en las minerías españolas. En 1987, el número de accidentes fue de 59, con 66 víctimas; en 1988, de 62 accidentes, con 65 víctimas; en 1989 de 47 accidentes, con 54 víctimas.

Sin embargo, señoría, en el análisis de esta —hay que reconocerlo— triste estadística conviene analizar, y usted que entiende de la cuestión lo sabe, series más largas. Y cuando se observan estas series más largas —si quiere se las puedo enviar—, por ejemplo desde el año 1970 hasta el año 1989, uno ve claramente que hay una manifiesta ruptura en el número de accidentes que existen en las minerías españolas. Es decir, entre lo que sería la primera mitad o la práctica totalidad de los años 70 y lo que son los años 80 —fundamentalmente si comparamos los años 80 con los años 70— la media de accidentes es significativamente más baja que la existente en la década anterior.

¿Qué hace o qué va a hacer el Gobierno para garantizar de manera general las condiciones de seguridad en la minería española? En primer lugar, mantener una adecuada coordinación con las Comunidades autónomas que, repito, tienen cedida la mayor parte de las competencias en este terreno, dentro del Plan de Seguridad en Minería, que fue aprobado por el Consejo de Ministros, en su reunión de 31 de julio de 1987. Este Plan, como S. S. saben, tiene por objeto sistematizar y vertebrar las acciones de la Administración central en la materia, asumiendo sus propias competencias, que son fundamentalmente competencias de apoyo técnico a las iniciativas que se adoptan por las empresas en el marco de las competencias de las Comunidades autónomas, y estableciendo las bases para una mejor coordinación de las actuaciones con aquellas que es preceptivo lleven a efecto las Comunidades autónomas.

Por otro lado, el Pleno del Senado, en su sesión del día 22 de noviembre de 1988, aprobó un informe sobre seguridad minera, al que me he referido anteriormente, en el que se destacan una serie de actuaciones específicas; cómo abordar la complejidad de la normativa en materia de seguridad minera, cómo abordar la inspección, la investigación y la formación profesional.

En lo que se refiere al primer aspecto, el de la complejidad del Reglamento general de normas básicas de seguridad minera, esperamos, a través de las iniciativas que se han adoptado, en concreto a través de la utilización de un programa informático realizado por el Instituto Tecnológico Geominero de España, dependiente del Ministe-

rio de Industria, que esta complejidad se vea en cierta medida obviada o que, al menos, suponga una cierta facilidad para los explotadores y para la propia inspección de policía minera, a través de la utilización de técnicas más sofisticadas y que impliquen tecnologías más avanzadas.

En cuanto a la inspección y en virtud del esquema competencial existente, corresponde fundamentalmente a la Comunidad autónoma y, en este sentido, la actividad del Gobierno central y en concreto del Ministerio y de la Dirección General de Minas, debe ser la de un apoyo o incentivo para que se desarrollen al máximo sistemas de inspección adecuados.

Con respecto a la investigación, la Dirección General de Minas viene concediendo subvenciones a los trabajos de este tipo que tengan por efecto mejorar las condiciones de seguridad y de salubridad del trabajo en las minas y la reducción del riesgo de accidentes catastróficos, así como la eliminación de causas de accidentes graves.

En el terreno de la formación profesional, actividad que compete a otros órganos del Gobierno, se está realizando una política de colaboración con el INEM para establecer mecanismos que mejoren la formación profesional de los trabajadores.

Por lo que se refiere a la actuación estrictamente específica de la Dirección General de Minas y de la Construcción, dentro del marco de la política de seguridad minera, le puedo citar muy rápidamente —tampoco quiero cansar a la Comisión— toda una serie de iniciativas. Por ejemplo, a partir de 1985 se articuló una campaña nacional de seguridad minera que se ha traducido en la realización y el seguimiento, en las diversas Comunidades autónomas, de toda una serie de campañas de seguridad minera (Comunidades autónomas de Castilla y León, la de Aragón, la de Baleares, parcialmente Cataluña, Andalucía, Cantabria, La Rioja y Castilla-La Mancha), como el estudio de accidentes y equipos mineros singulares, realizándose los correspondientes análisis e informes. Se ha informatizado, lo cual es importante, la estadística de accidentes con el fin de tener una base de datos que permita un más eficiente tratamiento de éstos.

Por otro lado, como S. S. sabe, en aplicación del nuevo sistema de contratación de carbón térmico y de la orden de 20 de octubre de 1987, se han informado 59 auditorías de seguridad minera, referidas a minas de carbón, así como planes de seguridad. Además, se continúa el desarrollo del Reglamento general de normas básicas de seguridad minera, estando varias instrucciones técnicas complementarias en confección.

Igualmente, se ha desarrollado por el Instituto Técnico Geominero una guía temática informatizada del Reglamento general de normas básicas de seguridad minera, para facilitar a los explotadores y a la propia inspección de policía minera el manejo de la normativa, dada la complejidad de ésta, acorde con las actuales tecnologías aplicadas en la minería.

Por otra parte, y con el fin de facilitar a los empresarios medios el establecimiento de mecanismos de formación, la Comunidad de Castilla y León y la Dirección General de Minas y de la Construcción han preparado un

convenio para financiar conjuntamente campañas de formación en seguridad minera, en las propias explotaciones, por medio de equipos técnicos especialistas; convenio que contempla también la formación de los técnicos, que, como funcionarios de la Comunidad, están dedicados a labores de inspección.

Asimismo, financiado a partes iguales por las Comunidades autónomas de Asturias y de Castilla y León y por la Asociación gestora para la investigación y desarrollo tecnológico del Carbón, y por la Dirección General de Minas, se está realizando un estudio sobre derrabes de ámbito nacional.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, le ruego termine en muy breve espacio de tiempo.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Estaba haciendo una relación de las iniciativas, específicamente de la Administración central. Lo que ocurre, señor Rebollo, como usted sabe, es que la Administración central, en este caso el Ministerio de Industria, tienen las competencias reducidas, por decirlo así, a labores de apoyo. Por eso, este tipo de iniciativas corresponden fundamentalmente a labores de análisis, de estudio, de asesoramiento, de apoyo, de promoción de convenios con las Comunidades autónomas, con el fin de instrumentar la mejora de la seguridad minera.

Se ha referido S. S. en concreto a HUNOSA. Creo que la política de seguridad que se desarrolla en HUNOSA es adecuada. Baste darle —en la medida en que ya me he pasado del tiempo— una serie de datos significativos. El personal dedicado específicamente a seguridad en HUNOSA está compuesto por 629 personas; de ellas, 10 ingenieros superiores, 42 ingenieros técnicos, 69 vigilantes, 454 obreros de inyección, 54 tomadores de muestra y varios. La política de seguridad minera en HUNOSA se desarrolla con una activa participación sindical, que se realiza a través del Comité central de Seguridad, de los 30 comités de seguridad en cada centro de trabajo y de los 28 delegados mineros de seguridad. Todo este personal, directamente involucrado en responsabilidades de seguridad, ha recibido cursos de formación específica.

Asimismo, la empresa ha impartido cursos a los trabajadores, siendo estas acciones formativas tanto específicas en seguridad como mixtas que tienen un componente de seguridad. El departamento de formación profesional, muy polarizado en temas de seguridad, cuenta con 28 profesionales. La actividad, por referirnos solamente al año 1989, en lo que a formación profesional y minera se refiere, ha consistido en 170 cursos, por los que han pasado 1.500 personas. Con el objetivo primordial de incrementar la seguridad, la empresa ha introducido nuevos métodos y elementos de trabajo. No se los voy a señalar porque son decisiones técnicas, pero usted ha hablado de algunos aspectos técnicos y los voy a mencionar muy rápidamente. En el campo de sostenimiento de galerías, el cambio del posteo, con madera al posteo con cuadros metálicos; en el campo del transporte, evidentes mejoras en las vías del transporte; en el campo de la ventilación, se

han introducido mejoras en las instalaciones de ventilación principal y secundaria; en el campo de la prevención del riesgo pulvígeno, HUNOSA colabora con el Instituto Nacional de Silicosis, para la realización de estudios de investigación y mejora de la apreciación del polvo. La utilización de estos métodos ha llevado a una reducción del riesgo de silicosis. En el período 1968-1978, el número de tabajadores silicóticos de primer grado era de 1.296 y en el período 1979-1989, desciende a 185 trabajadores. Los gastos en seguridad de la empresa se sitúan en 1989 en torno a 2.500 millones de pesetas. Conviene señalar que el número de accidentes mortales en HUNOSA en el período 1979-1989 es de 125, menos de la mitad que los ocurridos en el período 1968-1978, que fue de 255.

Por último, y esto ya no es manifestación mía sino de una firma externa que audita a HUNOSA desde 1978 en materia de seguridad, cabe destacar, de acuerdo con esta auditoría, las siguientes conclusiones en relación a HUNOSA. El cumplimiento de las normas de seguridad, la constatación de que la empresa, ante cualquier opción, da preferencia a la que represente una mayor seguridad, la valoración positiva de la formación del personal, tanto en el área específica de su puesto de trabajo como en la de seguridad y, desde el punto de vista tecnológico, mejora de los medios de transportes, bombeo, ventilación, etcétera, así como la investigación y desarrollo de nuevos métodos de explotación más adaptados al yacimiento. Estas últimas afirmaciones, como le digo, no son mías ni de la Administración ni de la empresa, son manifestaciones de una firma externa que ha auditado a la empresa en materia de seguridad.

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

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Ministro, voy a tratar de ser muy breve. Voy a empezar por donde usted, haciendo una referencia al complejo Dupont. Indiscutiblemente, me felicito por que eso, por fin, se instale en Asturias y es evidente que en su día fue una gran noticia para Asturias; es bueno, pero se han perdido, señor Ministro, y usted lo sabe, otras oportunidades. No tengo tiempo para referirme a ellas, pero con seguridad están en la mente de todos los asturianos y, desde luego, de usted. Se han perdido otras oportunidades porque Asturias necesita una atención especial, con dotación de infraestructuras, que están muy lejos de la media que se necesita para que se instalen allí industrias y para que Asturias se integre en el mercado nacional y en el europeo.

Pasando a otras cosas, señor Ministro, usted hizo muchas veces referencia a la Ponencia del Senado sobre seguridad minera. Si la lee atentamente, verá que se denuncian graves deficiencias en seguridad. Yo la he leído y la conozco.

Por otra parte, usted se ha refugiado en el hecho de que el Principado de Asturias tiene asignadas las funciones de inspección. Señor Ministro, realmente es el INI el inspeccionado, es HUNOSA la inspeccionada y, en definitiva, como responsable de ese Departamento, si me lo permi-

te, señor Ministro, es usted el inspeccionado. Por consiguiente, estén donde estén las competencias, que no me importa absolutamente nada ni les importa a quienes han sufrido en sus familias las consecuencias de estos accidentes, usted tiene que pensar que HUNOSA tenía que dar un ejemplo total y completo en lo que respecta a normas de seguridad y a la aplicación de las técnicas más modernas. A mí no me basta con que una auditoría diga que el cumplimiento de las normas de seguridad se realiza en HUNOSA, ya que, a lo mejor, esas normas hay que cambiarlas y adecuarlas a los avances técnicos porque están desfasadas respecto de esos avances técnicos a los que me he referido en mi exposición.

Me habla también de la mejora de los medios de ventilación y transporte. Yo me felicito de ello, pero, señor Ministro, depende del punto de partida que se tome; si es muy bajo, la mejora no es suficiente; si fuera alto, la mejora sí sería suficiente, y eso queda todavía por decidir. Lo indiscutible es que, frente a las cifras que usted me da, yo pongo las cifras de los accidentes y de los muertos en las minas asturianas. Esas cifras, que son tercas por sí mismas, ponen de manifiesto que algo falla, o las normas de seguridad o la dotación técnica que tienen las explotaciones de HUNOSA o la comunicación, a la que antes me refería, entre los puestos de trabajo y los puestos de mando para detectar lo que está ocurriendo ahí abajo. Señor Ministro, yo le pido que todo esto se mire sin ningún tipo de triunfalismo, no conformándonos con que haya 629 personas dedicadas a la seguridad sino fijándonos en los muertos, en los accidentes y en la necesidad de que eso mejore porque, en definitiva, al hablar de los accidentes en la minería, me refería a la del carbón y, en concreto, cuando se ven las cifras de Asturias, ocupan el 80 por ciento de los muertos en España en este sector. Por consiguiente, esto es grave.

A propósito de las ayudas financieras comunitarias para los proyectos de investigación, le hice una pregunta. Quisiera saber, sobre esas ayudas que pueden llegar hasta el 60 por ciento de los costes directos de la investigación, qué porcentaje de los 26 millones de ecus del programa publicado en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas, de 29 de diciembre de 1989, van a parar a Asturias y, en concreto, a HUNOSA.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a sus planteamientos, tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Señoría, no creo que tenga mucho sentido ponernos a discutir de algo tan doloroso como el número de muertos en la minería; bastaría un solo muerto para que la situación fuese dolorosa y digna de adoptar medidas. Sin embargo, señoría, no utilice el número de muertos para poner en cuestión una política de seguridad como la que se desarrolla en HUNOSA, que es correcta. Evidentemente, es mejorable, como todo en este mundo. Ahora, los propios sindicatos, que como le digo participan muy directamente en esa política de seguridad, siempre han reconocido, y en algunos casos me lo

han dicho personalmente, que la política de seguridad que se desarrolla en HUNOSA les parece correcta. ¿Qué ocurre? HUNOSA, y en general algunas minas de la cuenca asturiana, tienen una situación geológica especial. Por lo tanto, no establezca S. S. una correlación de hechos lucuosos para todo el mundo con unas potenciales deficiencias en la política de seguridad que instrumenta HUNOSA, porque no es cierto.

No es cierto no sólo porque una auditoría externa, sobre la que usted ha pasado como si no tuviese ninguna importancia, pone de manifiesto que esta política de seguridad que desarrolla HUNOSA es correcta y no sólo dice que se ajusta a la normativa, sino que dice que las iniciativas que se adoptan en materia de seguridad —por ejemplo, que siempre que es necesario elegir entre determinadas alternativas, elige siempre la más segura—, dentro de la política que desarrolla HUNOSA, la prioridad máxima es la seguridad de sus trabajadores. Por lo tanto, señoría, me parece profundamente injusto decir que HUNOSA desarrolla una política de seguridad insuficiente. Por supuesto que es mejorable y tanto HUNOSA como el INI son conscientes de que, en la medida en que se pueda mejorar, como antes decía en el caso de la petroquímica, haciendo uso de los adelantos técnicos que puedan existir en todos los terrenos, se mejorará, pero creo que una empresa de 19.000 personas, que dedica más de 600 a actividades de seguridad, o usted considera que son unos incapaces, y no lo son evidentemente, o son una clara muestra de que desarrolla una política de máxima preocupación por la seguridad minera.

Dice usted que la normativa no es adecuada. Evidentemente, la normativa está en proceso de modificación y mejora. La normativa de seguridad minera es una normativa en términos generales correcta. En aquellos aspectos en que los adelantos técnicos sugieran una modificación, el Gobierno, a través del Ministerio de Industria y Energía, está estudiando, como en el caso de la seguridad de otras actividades industriales, aspectos de seguridad minera, y propondría las modificaciones necesarias para ir adecuando progresivamente una legislación y una normativa que evidentemente no es eterna, ni la de seguridad minera, ni la de seguridad de ninguna actividad industrial y, por tanto, dentro de las responsabilidades del Gobierno y de mi Ministerio está ir actualizando, en función de los requerimientos técnicos dicha normativa. Creo, señoría, que es profundamente injusto y además una falta de reconocimiento para las personas que desarrollan la actividad de seguridad minera de HUNOSA, decir que en esa empresa existe una política deficiente de seguridad.

Con respecto a cuánto va a ir a Asturias de los fondos de I + D comunitarios dedicados a seguridad minera, le diré señoría, que lo desconozco. Lógicamente, se intentará que para el conjunto de la minería española se asigne el máximo de fondos comunitarios dedicados a investigación y desarrollo, como se trata de obtener el máximo de fondos dirigido a investigación y desarrollo en otros dominios, no solamente mineros, sino en otras actividades industriales.

Dentro de la política energética y, en concreto, de la polí-

tica minera, hay distintas prioridades. En el terreno de la investigación y desarrollo, como tuve ocasión de señalar, dentro de los programas de investigación promovidos en el plan de investigación energética, entre los más importantes están no sólo, por ejemplo, aquellos programas dirigidos a la mejora y eficiencia en la utilización del carbón o a la promoción de quemado de carbón limpio, sino igualmente todas aquellas investigaciones dirigidas a promover la seguridad minera.

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

— **SOBRE CRITERIOS CON LOS QUE ENAGAS LLEVA A CABO SU POLÍTICA DE CONTRATACION DE FLETES (DEL SEÑOR CAMISON ASENSIO, GRUPO POPULAR) (Número de expediente 181/000121)**

El señor **PRESIDENTE**: Para plantear su pregunta sobre criterios con los que ENAGAS lleva a cabo su política de contratación de fletes, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Camisón Asensio.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, también ha trascendido a nuestro grupo la situación de controversia —no sé si en este caso le gusta el término al señor Ministro— surgida con motivo de la política de contratación de fletes que lleva a cabo ENAGAS, integrada también en el «holding» del INH, en relación con el transporte de gas natural licuado procedente de terceros países.

Sabido es que la tesis de ENAGAS es que la política de contratación de fletes se hace por el abaratamiento de los costes, razón por la que se ha decidido contratar con empresas extranjeras. Tal es el caso de la concertación de fletes con la empresa italiana SCAM, a través de los buques «Elba» y «Palmaria». Sin embargo, esta razón ha sido desmentida por Naproli, diciendo que se trata de una compensación por acuerdo de suministro. ¿Quién dice la verdad, señor Ministro? Porque, ¿desmiente, pues, Naproli? Por cierto, ésta es también una empresa pública, puesto que, aunque es filiar de Naviera-Catalana de Gas, está participada, al parecer, en un 11 por ciento por REPSOL.

La tesis de las navieras españolas acusan a ENAGAS de incumplimiento del Decreto-ley sobre transporte marítimo, de 23 de mayo de 1986, que, según ellos, obliga a ENAGAS a un trato preferente a las empresas españolas en cuanto a contratación.

En definitiva, según los datos de la acusación de las navieras españolas, de los ocho fletes realizados en el pasado ejercicio, ha habido uno sólo que se ha hecho con esta empresa española, con Naproli —que, repito, es, al fin y al cabo, también pública—, y siete se han hecho con empresas extranjeras, cinco de ellas a precios superiores que los ofertados por Naproli, según datos propios, y las dos restantes a un precio inferior, pero al precio compensatorio que anteriormente hemos citado.

Asimismo, acusan las navieras españolas en el sentido de que ENAGAS ha establecido, no sólo estos fletes referidos a ese ejercicio, sino lazos a largo plazo, a través de

regímenes de «time charter». ¿Es cierto este tipo de obligaciones a largo plazo establecido por ENAGAS?

Acusan las navieras españolas de que ENAGAS ha contratado con ellas a un precio medio por flete de 73 millones de pesetas, y que los fletes a las compañías extranjeras han sido superiores. Consecuencia de ello es que las navieras españolas han pedido un arbitraje al organismo competente del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones, en el sentido de que obligue a cumplir la LOT en cuanto a transporte marítimo. Nos gustaría, señor Ministro, que nos diera información de este arbitraje, si es que tiene conocimiento de él.

Todo este asunto se complica porque, como S. S. sabe, se presenta el inconveniente de tener que utilizar tripulación española, con un mayor coste de seguridad que no exige la normativa de las otras compañías que llevan bandera extranjera como un mal endémico en los problemas de las navieras españolas.

En resumidas cuentas, y en un intento de brevedad, señor Presidente, preguntamos al señor Ministro qué criterios lleva a cabo ENAGAS en la política de contratación de fletes, rogándole que nos detalle los aspectos de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a su pregunta, tiene la palabra el señor Ministro de Industria y Energía, por un tiempo máximo de diez minutos.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señoría, con respecto a la política de contratación de fletes de ENAGAS, quisiera comenzar por hacer unas consideraciones de tipo general sobre la política de suministros de esta empresa.

Como usted sabe, señoría, las actividades de ENAGAS incluyen la importación de gas natural licuado que se transporta en buques metaneros de gran sofisticación técnica dada su alta componente criogénica, sin que sea necesaria una especialización precisa de la compañía en el campo del transporte marítimo, por lo que se limita a contratar los barcos en régimen de alquiler por tiempos —como usted se ha referido—, «time charter», y a dirigir y programar su tráfico, no poseyendo, en consecuencia, flota propia.

Al objeto de mejorar la seguridad del sistema gasístico español, durante el segundo semestre de 1989 se incrementó sustancialmente el número de buques contratados, de modo que, además de hacer frente con seguridad a la creciente demanda, se aumentase la capacidad de almacenamiento mediante la utilización rotativa del exceso de flota.

Con respecto a los criterios que utiliza ENAGAS en sus contrataciones, hay que tener en cuenta que el coste para ENAGAS de los buques metaneros se mueve según el mercado internacional, teniendo en consideración, además de las características técnicas, el coste de operación a cargo del fletador. La versatilidad de determinados barcos aptos para el transporte no sólo de gas natural licuado, sino también de gases licuados de petróleo (propano, butano y productos químicos) conlleva unos fletes más altos, ya

que los barcos pueden operar en mercados distintos, pero tienen mayores posibilidades de utilización.

De los 11 buques metaneros existentes en el mercado, de tamaños comerciales inferiores a 50.000 metros cúbicos de capacidad, ENASA tiene contratados siete, la mayoría de ellos versátiles. Dos de ellos tienen pabellón de un país de la Comunidad Económica Europea (Italia); otros dos, de Noruega y los tres restantes, pabellón de conveniencia, aunque sus armadores o agentes son asimismo europeos.

En cuanto a sus niveles de fletes, oscilan en función de las citadas características de cada barco y en función de la situación concreta del mercado en el momento en que fueron contratados, pero siempre, señoría, en línea con la situación de dicho mercado internacional.

ENAGAS, además de estos buques, tenía contratado hasta hace poco tiempo el «Layeta», único barco existente de pabellón nacional y, por tanto, con precio protegido, por el que se paga un flete por encima del internacional, de acuerdo con la normativa y la práctica vigentes al respecto.

¿Qué ha ocurrido respecto de la no renovación de la póliza de fletamento del buque Layeta a la fecha de su vencimiento el 31 de diciembre de 1989? En este caso no ha habido un acuerdo en lo que se refiere al precio del flete entre Enagas y esta empresa y se ha recurrido al procedimiento legalmente establecido. Este procedimiento, como usted ha señalado propone, en primer lugar, el examen de las diferencias entre Enagás y Naproli, por parte de la Comisión Interministerial de Tráfico Marítimo; en segundo lugar, la fijación de un flete provisional de referencia; y, en tercer lugar, la remisión a la Comisión Delegada de Asuntos Económicos, de una propuesta de flete definitivo, en cuyo trámite se está en estos momentos.

En todo caso, señoría hay que tener en cuenta que el establecimiento de una política de competencia en este dominio es importante, ya que no se puede olvidar el hecho de que la reserva de bandera es un concepto a extinguir, dada la inevitable liberalización del sector, que sucederá, a más tardar, en 1992.

Por tanto, señoría, creo que a lo que usted se refiere no es tampoco a una controversia, es el resultado de la competencia entre empresas, habiendo actuado Enagás, en todo momento, en defensa de sus intereses lógicos como empresa y de acuerdo a lo establecido al respecto en la normativa.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Muy rápidamente, señor Presidente. El señor Ministro ha explicitado perfectamente la situación, la ha explicitado toda y entonces ha quedado claro que la situación es a extinguir, que se extinguirá en el año 1992, pero hoy no está extinguida.

En esta situación, de la explicación del señor Ministro, que yo agradezco, interpreto que el hecho de no renovar el contrato con el buque Layeta, a pesar de tener unos costes inferiores, es porque los buques contratados de pabe-

llón extranjero ofrecen mejores condiciones como puede ser la versatilidad. No tengo razón para dudar de esta afirmación del Ministro y por tanto es una explicación, pero, por nuestra parte, vamos a seguir el tema para contrastar que, efectivamente, este hecho es así.

Cumpliendo con mi palabra, señor Presidente, con esto termino.

— **SOBRE HOSTILIDAD EN LAS RELACIONES LUSO-ESPAÑOLAS, EN MATERIA ENERGETICA, DEL SEÑOR CAMISON ASENSIO, DEL GRUPO POPULAR (Expediente número 181/000124)**

El señor **PRESIDENTE**: Para plantear su pregunta sobre hostilidad en las relaciones luso-españolas en materia energética, tiene la palabra, por tiempo máximo de diez minutos, el señor Camisón Asensio.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Gracias, señor Presidente.

Aunque parece ser que las relaciones luso-españolas en materia energética han entrado en la actualidad y por el momento en una etapa de bonanza, no es menos cierto, señor Ministro que en los pasados meses se han venido desarrollando en un ambiente de cierta hostilidad. Se nos ha dicho que tal bonanza ya se apreció en la reciente cumbre hispano-lusa de Sevilla y quizá prueba de ello sea el reciente convenio, suscrito el pasado 29 de enero, entre Sevillana de Electricidad y la EDP, Electricidad de Portugal, sobre cooperación de ambas compañías en materia de asesoramiento técnico por plazo de cinco años renovable; pero, evidentemente, la guerra existió, señor Ministro y alcanzó su cénit en noviembre pasado hasta extremos pintorescos. Recordemos un poco lo que ocurrió entonces.

Entonces el Secretario de la Energía de Portugal, Nuno Riveiro da Silva, calificó de boicot la actitud de España respecto de los camiones cisterna de Petrogal en su transporte de productos petrolíferos hacia España, hacia esos 30 puntos que conoce S. S. enclavados en las áreas de Barcelona, Madrid o Tuy.

La embajada española en Lisboa no negó estos hechos; pero «Diario de Noticias», de Lisboa, llegó a mucho más en relación con este tema de las cisternas de Petrogal y en noviembre pasado llegó a decir que dichas cisternas habían sido perseguidas por la policía española de aduanas, los conductores habían sido interrogados y tratados, incluso, con violencia.

El Secretario portugués Nuno Riveiro razonaba esta actitud porque era intención española forzar que los clientes regresaran a CAMPSA y amenazó con que responderían con las mismas armas contra Repsol y contra CEPSA.

¿Puede confirmar el señor Ministro estos hechos? ¿Cree que son acordes con la política de libre competencia del Tratado de Roma y con la adaptación del monopolio español de petróleos a la Comunidad Económica Europea? ¿Estima que Portugal adoptó esta situación buscando una mejor posición negociadora, por ejemplo, hacia el tema

del contencioso eléctrico ibérico? ¿Estos hechos de entonces han forzado la «entente» cordial actual? ¿Cuánto ha cedido España, señor Ministro? ¿Cuánto ha cedido Portugal? ¿Quién ha ganado en el contencioso? Esta bonanza actual, ¿cuánto nos ha costado a los españoles?

En el Consejo de Ministros de Energía de la Comunidad Económica Europea, de 11 de mayo último, Consejo que creo que presidió S. S., se debatió el tema de la transparencia de los precios energéticos y, al parecer, una segunda parte también importante, que era la armonización fiscal en el sector eléctrico de la Comunidad Económica Europea. En ese caso, por lo visto, Portugal votó en contra. Usted, al parecer, argumentó entonces que Francia venía vendiendo energía eléctrica a precio de «dumping» para dar salida a su excedente. Ahora que al parecer vamos nosotros a formalizar un amplio convenio de importación de energía eléctrica francesa ¿opina lo mismo sobre ese «dumping»?

Portugal denunció entonces a España por intentar practicar precios abusivos en el peaje eléctrico procedente de Francia. En esta situación actual ¿cree señor Ministro que el tema está definitivamente resuelto? ¿Hay garantías de que no se va a reproducir?

En definitiva, señor Ministro, detallemos, por favor, estas hostilidades que ha habido entre ambos gobiernos ibéricos y, sobre todo, sus perspectivas de futuro.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a esta pregunta tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): Veo que S. S. está empeñado en buscar hostilidades y conflictos por todos los lados que, como en otros casos, en este tampoco existen.

Se ha referido usted a la reciente cumbre portuguesa y la reciente cumbre portuguesa ha señalado, entre otros aspectos el magnífico clima existente en las relaciones políticas, industriales y energéticas entre los dos países. También se han adoptado en esta cumbre acuerdos importantes para los dos países, en el terreno energético y minero uno de los cuales es el establecimiento de un grupo de trabajo para analizar conjuntamente el diseño de las futuras infraestructuras en materia gasística para el conjunto de la Península Ibérica o el establecimiento de un grupo del que forman parte las dos administraciones, en concreto los dos Ministerios de Industria y las empresas afectadas con el fin de analizar las posibilidades de la franja pirenaica ibérica. Igualmente se constató el buen final de las discusiones que habían tenido lugar en el ámbito de la firma del acuerdo tripartito para transporte eléctrico entre Francia, Portugal y España.

Su señoría sigue empeñado en buscar hostilidades con motivos extraños para lo que son simples debates, ligados a la competencia entre empresas. En este caso a la negociación entre EDP, EDF y Redesa en lo que se refiere a establecer un acuerdo equitativo de transporte de energía eléctrica entre Francia y Portugal, a través de España, que fuese beneficioso y razonable para las tres partes implicadas.

El acuerdo tripartito que se ha firmado es un acuerdo que regula el transporte de energía eléctrica de Francia a Portugal, a través de España entre 1994 y 1999, prorrogable por cinco años más, y hasta el año 1994 el transporte de energía eléctrica de Francia a Portugal se seguirá regulando por el protocolo actual. Es un acuerdo tripartito, lo han negociado las tres empresas y han considerado que es plenamente satisfactorio, concepción que también sostienen los tres gobiernos de los que dependen estas tres empresas en la medida que son tres empresas públicas.

Con respecto a presuntas declaraciones mías en el Consejo de Ministros al que usted se refiere y que era presidido por mí, le diré que los Presidentes de los Consejos no hacen ese tipo de manifestaciones y yo no las hice. La postura de nuestro país en relación al mercado interior eléctrico, que, lógicamente, está defendida por mí en la Comunidad Económica Europea, la expliqué con detenimiento en mi comparecencia con motivo de la exposición de las líneas de política general y creo que recordar que el portavoz de su grupo dijo que, puesto que era un tema de extraordinaria importancia, iba a solicitar una comparecencia a fin de que hiciese una exposición más amplia. Así pues, tendrá ocasión de exponerlo porque es un tema de enorme sofisticación técnica y de gran importancia estratégica no solamente para nuestro país, sino para el resto de los países comunitarios y para el funcionamiento de la política energética en el conjunto de los países europeos.

En todo caso señoría, vuelvo a decirle, que no sólo no existen hostilidades, sino que las relaciones que se mantienen en materia energética son magníficas y si ha habido divergencias han sido divergencias lógicas en la defensa por parte de cada empresa o en la defensa de los criterios de política energética que cada Gobierno considera correcto plantear tanto en su país como en los ámbitos europeos.

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: El señor Ministro está hoy intentando verme a mí empeñado en buscar hostilidades. Debo responderle que yo le veo a usted con una tremenda habilidad para escurrirse de los temas y no entrar a fondo en las cuestiones que venimos a plantear aquí. Es tremenda la habilidad que ha tenido durante toda la mañana para eludir los temas importantes. En este asunto se empeña S. S. en que quede patente que no existen esas hostilidades. ¡Eso lo he dicho yo! He hablado de la bonanza actual existente entre ambas relaciones; pero el tema de fondo que yo planteaba era otro distinto: era si habían existido y si esta bonanza actual era suficiente para garantizar que no van a volver esos conflictos, tema en el que S. S. no ha entrado, en absoluto.

Dice que se trata sencillamente del juego de la libre competencia, pero no ha contestado a temas concretos que yo he planteado. Yo entiendo que no son asuntos de libre competencia normal cuando ha habido aspectos de

nunciados en los medios públicos nacionales y portugueses como, por ejemplo, que ha habido incluso violencias respecto a la flota de cisternas de Petrogal. No entiendo yo que la libre competencia incluya actos de violencia. Este es un tema que S. S. no ha querido ni tocar.

Respecto a que S. S. de momento, ahora, no opina sobre la actuación francesa en cuanto a los precios de «dumping» de la energía producida y excedente en aquel país, es una nueva modalidad que ahora oímos, pero que en otras ocasiones ha sido denunciado públicamente diciendo que la postura francesa era preocupante dentro de todo el contexto del mercado eléctrico europeo, por su gran producción, debida sobre todo a la gran cantidad de energía nuclear que produce el país vecino. En resumidas cuentas, se trata de una contestación, señor Presidente, que yo entiendo que el señor Ministro ha eludido.

El señor **PRESIDENTE**: Para responder a estas aclaraciones tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGIA** (Aranzadi Martínez): En primer lugar, Señoría, yo sólo soy responsable de las cosas que digo, no de las cosas que usted piensa que yo pienso, que he dicho o de las que alguien dice que he dicho.

Mis posturas sobre el mercado interior eléctrico son claras y las he mantenido en esta Comisión con total claridad. Creo que usted no me habrá oído en ningún caso hablar de posturas de política de «dumping» y en concreto de posturas de política de «dumping» en relación a Francia. En todo caso, señoría, son dos cuestiones que nada tienen que ver.

El sistema eléctrico es un sistema con características técnicas muy específicas y, por tanto, a la hora de avanzar en la creación del mercado interior en Europa necesita una regulación específica, ya sea a nivel nacional o a nivel comunitario. Este es el planteamiento general que yo he realizado siempre. Lo que he dicho en relación a lo que usted llama precios de «dumping» es que en un sistema como el eléctrico, con las infraestructuras que actualmente existen que suponen sistemas con redes fundamentalmente nacionales o con subsistemas nacionales en los distintos países europeos, con la inexistencia de una política energética europea, con la existencia de políticas energéticas nacionales que siguen manteniendo como uno de sus criterios básicos el establecimiento de una tasa de autoabastecimiento importante, no puede operar exclusivamente el principio de la especialización en función de los costes relativos, porque existen trabas a que ese principio de la especialización en función de los costes relativos, que está implícito en el sistema del «common carrier», en el sistema eléctrico actual y dadas sus condiciones técnicas y su sistema de infraestructuras pueda conducir a situaciones ineficientes. Ese es el planteamiento general que yo he hecho. Lógicamente, en la negociación del acuerdo de suministro de energía eléctrica con Francia se pretenderá obtener el menor precio posible. ¿O quiere S. S., que pretendamos obtener el mayor precio posible? Lógicamente se pretende el menor precio posible.

No creo que eso sea, en absoluto, incompatible con que en un determinado ámbito de discusión se pueda decir que hay que tener cuidado con la transparencia de precios y costes porque podría ocurrir que existiese una política no suficientemente transparente en el sistema de precios y costes eléctricos que hiciese difícil un sistema presuntamente eficiente de implantación de «common carrier».

Por otro lado, respecto a si existen garantías de que no va a haber divergencias en el futuro, señoría, ¿cómo va a existir garantía de que no va a haber divergencias en materia de discusiones energéticas en el futuro? Lo que el Gobierno español tiene que hacer es defender los intereses españoles y si cuando defienden los intereses españoles existen divergencias con los intereses que defiende otro país, lo que tiene que hacer el Gobierno español es defender los intereses de su país, por supuesto dentro de un espíritu de buenas relaciones como el que se pretende establecer entre España y Portugal y que quedó manifiesto en la última Cumbre.

Respecto a las actuaciones a que se ha referido usted, a mí no me consta que haya habido violencia en el suministro de productos petrolíferos a través de camiones. La información que yo tengo es que se trata de controles que se establecen exactamente igual que con otros países. Por tanto, toda esa presunta hostilidad en el pasado a la que usted se refiere, en absoluto es hostilidad, es defensa de lo que cada Gobierno y, en cada momento considera que representaba los intereses de su país y ese ambiente de hostilidad al que usted se refiere no se ha obviado en absoluto. Yo he mantenido reuniones con mi colega portugués en las que había puntos de divergencia en determinados momentos y muchos puntos de acuerdo. La Cumbre no solamente ha constatado que en estos momentos existe un campo de acuerdos en el terreno energético, a los que yo me he referido, tanto en el terreno eléctrico, como en el del gas como en el de la minería pirítica, sino también que se ha avanzado en la solución de otra serie de aspectos de evaluación divergente en materia comercial que existían entre los dos países. Eso, señoría, no es hostilidad, son simplemente opiniones divergentes sobre una serie de cuestiones.

Respecto al futuro, le puedo garantizar que existe la voluntad de ambos gobiernos de seguir manteniendo las buenas relaciones que hay en estos momentos, tanto en materia económica industrial, como energética. Estoy seguro que se mantendrán.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro.

De esta manera hemos terminado la tramitación del punto del orden del día de respuesta de preguntas orales en Comisión.

Agradecemos al señor Ministro de Industria su presencia en esta Comisión.

Vamos a suspender la sesión para reanudarla a las 13 horas, que es el momento en que iniciaremos la tramitación de las proposiciones no de ley. Ruego a SS. SS. que

a las trece horas en punto estén en la Comisión para comenzar con rigurosa puntualidad.

Muchas gracias.

Se reanuda la sesión

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE LA CREACION DE UNA PONENCIA PARA ANALISIS Y SEGUIMIENTO DE LA EVOLUCION DEL TRANSPORTE FERROVIARIO EN NUESTRO PAIS (GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR) (Número de expediente 161/000030)**

— **SOBRE CREACION DE UNA PONENCIA DE SEGUIMIENTO DEL PLAN DE TRANSPORTE FERROVIARIO (GRUPO PARLAMENTARIO CDS) (Número de expediente 161/000039)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se reanuda la sesión para debatir el último punto del orden del día que son proposiciones no de ley.

Les recuerdo a SS. SS. que en la sala están a su disposición los libros referentes a la tramitación del proyecto de ley del suelo, que difícilmente se pueden situar en casilleros. Por tanto, les ruego que si los quieren recoger lo hagan en este acto.

Hay dos proposiciones no de ley sobre la creación de una Ponencia para el seguimiento de la evolución del transporte ferroviario. Creo que, puesto que el tema es común y la aprobación de ambos textos pienso que no introduciría ninguna contradicción, podríamos, en primer lugar, debatirlas conjuntamente y, en segundo lugar, aunque no sé cuál sería el sistema de votación, pienso que una votación conjunta sería suficiente aunando los dos textos. Creo que no hay ninguna contradicción entre los dos y, por tanto, si a los portavoces de los dos Grupos les parece bien se podrían votar conjuntamente. ¿Hay algún inconveniente para esto? (**Denegaciones.**)

Entonces tramitamos las dos proposiciones no de ley conjuntamente y damos un turno, en primer lugar, al Grupo Popular, al señor Camisón, para la defensa de su proposición.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», del 13 de febrero de 1989, o sea, justamente hace un año y un día, en el número 287 de la serie D, se publicaba una proposición no de ley, suscrita por don Juan José Pérez Dobón, del Grupo parlamentario Mixto, que textualmente decía: «El Congreso de los Diputados acuerda constituir en el seno de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios una Ponencia de seguimiento del Plan de Transporte Ferroviario y del proceso de adaptación de nuestro ferrocarril al ancho europeo y a la alta velocidad. La Ponencia, en la que estarán representados todos los grupos parlamentarios, se adecuará en su constitución y funciona-

miento a las medidas que, al efecto, adopte la Mesa de la Comisión, en los términos reglamentarios».

Transcurrido poco más de un mes, o sea el 17 de marzo de 1989, el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», número 306, serie D, publicaba en el capítulo de proposiciones no de ley en Comisión un expediente donde especificaba que la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios había aprobado un texto, que insertaba y que coincide exactamente con la proposición no de ley que acabo de leer.

Tal aprobación respondía a un debate en esta Comisión que tuvo lugar el 15 de marzo, del pasado año, en el que tuvo importancia y fue utilizado como argumento determinante el hecho de que en la sesión celebrada por dicha Comisión el 28 de diciembre del año 1988 el propio señor Ministro de Transportes, hablando de este asunto, dijera textualmente lo siguiente: «Si me permite, señor Presidente, quiero contestar a una cuestión suscitada por algún señor Diputado anteriormente (...), es esa sugerencia de que haya una ponencia o una comisión dentro de la Comisión que reciba una información más periódica o más cotidiana, sin perjuicio, por supuesto, de las competencias que corresponden al Pleno de la Comisión». (Página 13503 del «Diario de Sesiones» de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, número 395, de 28 de diciembre de 1988).

Añadía el señor Ministro: «Quiero decir que por parte del Ministerio de Transportes estaríamos encantados. Yo sugiero a la Presidencia y al Grupo Socialista que se estudie una fórmula para que pueda haber un contacto —diríamos— más cotidiano con los representantes de todas las fuerzas políticas, sin perjuicio —vuelvo a decir— de las comparecencias o de los trámites parlamentarios que son los reglamentarios. No hay obstáculo por nuestra parte si reglamentariamente es posible». Repito que esta postura del señor Ministro fue determinante en aquel debate.

El propio portavoz, en aquella ocasión, del Grupo Socialista, el señor Mazarrasa, dijo textualmente: nosotros coincidimos con el planteamiento de fondo que ha hecho el Diputado que presenta la proposición no de ley.

El representante del Minoría Catalana en aquella ocasión fue el Diputado señor Sedó, que dijo textualmente: Actuo para anunciar que nuestro voto será favorable a la proposición no de ley.

Por parte del CDS intervino el señor Rebollo, y dijo textualmente: Señorías, desde luego voy a anunciar, como representante del Grupo del CDS, que nosotros vamos a apoyar la proposición no de ley.

Por el Grupo Parlamentario de Coalición Popular intervino el señor Trillo y dijo textualmente: por mi parte anuncio que, naturalmente, vamos a apoyar con todo nuestro interés la propuesta de proposición no de ley.

El portavoz del Grupo Socialista, señor Sáenz Lorenzo, y hoy Presidente de esta Comisión, dijo textualmente: Vamos a votar a favor de la propuesta, y que quede claro por nuestra parte que no hay ninguna pega en que se conforme una Ponencia de seguimiento del PTF.

En definitiva, este fue el ambiente de la Comisión y, por tanto, consecuentemente, la proposición no de ley fue

aprobada por unanimidad. Las motivaciones dadas por los diferentes grupos en tal ocasión creo que siguen teniendo validez y, por tanto, en lo que afecta a mi Grupo, los argumentos que expuso el señor Trillo los doy todos por reproducidos.

Hoy mi Grupo presenta una proposición no de ley que textualmente dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados acuerda constituir una Ponencia para análisis y seguimiento de la evolución del transporte ferroviario en España, enmarcada en el seno de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios. La Ponencia, cuyos objetivos prioritarios estarán referidos a la incardinación del transporte ferroviario español en los planes comunitarios, al cambio del ancho de vía y al establecimiento de la alta velocidad, se constituirá y funcionará de acuerdo con las medidas que adopte reglamentariamente la Mesa de la Comisión.

En definitiva, señor Presidente, señores Diputados, dado que la proposición no de ley que hoy defendemos es enteramente semejante a lo que se aprobó por esta misma Comisión el 15 de marzo de 1989, y por unanimidad, y que la única adición de fondo es la referencia que nosotros hacemos a la incardinación del transporte ferroviario español en los planes comunitarios, habida cuenta de los vientos que corren en el Consejo de Ministros de Transportes de la Comunidad, en vísperas de la entrada en vigor del Acta Única Europea y la consiguiente supresión de fronteras que nos espera en fecha próxima, y dado que las condiciones no han variado sustancialmente desde aquel 15 de marzo del pasado año, creo que no habrá justificación de ningún grupo para hacer un cambio de opinión al respecto. Por tanto, parece, pues, razonable que aprobemos esta proposición no de ley y por ello me permito pedir el voto a todos los grupos de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Para defender su propuesta de proposición no de ley, tiene la palabra el señor Rebollo, por el CDS.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, desde luego la Ponencia creada en la anterior Legislatura, a iniciativa del Diputado señor Pérez Dobón y con la aquiescencia de todos los grupos parlamentarios, como queda puesto de manifiesto a través del relato de las posturas que nos acaba de hacer el señor Camisón, si era entonces importante, lo es cada día más, porque, señorías, del Plan de Transporte ferroviario, sinceramente y conociendo lo que es un poco el transporte ferroviario en España, sólo queda el nombre, y está bien: Plan de Transporte Ferroviario; siempre ha de haber un plan y por supuesto los planes no son inmovilistas, no se configuran como algo que queda solidificado para siempre, sino que tienen que evolucionar adecuándose a las características de cada momento.

Pero, indiscutiblemente, aquel Plan de Transporte Ferroviario, tal como se formuló en su día, al inicio de su puesta en marcha, ha quedado prácticamente rebasado por las circunstancias. Es la introducción del ancho de vía europeo, que influye no solamente en la infraestructura

viaria, sino también la superestructura, en la señalización, en la electrificación. Es la introducción de la alta velocidad, que influye enormemente en la explotación y que plantea problemas, tales como si esas líneas de alta velocidad van a ser sólo para viajeros o van a ser mixtas; si el nivel de demanda que se prevé es suficiente para que esas líneas se puedan considerar por encima del acostumbrado nivel déficit. Sinceramente pienso que no, y pienso que no aun siendo bueno que tengamos esas líneas de alta velocidad, pero por lo menos creo que no va a ser así en la línea Madrid-Sevilla, aunque quizá lo sea en la línea Madrid-Barcelona. Las circunstancias influyen también en el material motor y móvil, porque tiene que tener unas características distintas; influyen en los equipos técnicos, que tiene que mantener la conservación diariamente porque es necesario. Todo esto, indiscutiblemente, ha de influir no solamente en el plan de inversiones, sino en la cuenta de resultados de RENFE.

Por otra parte, hay otro elemento que influye decisivamente en la evolución del Plan de Transporte Ferroviario y que son los presupuestos, la estimación del nivel de inversiones necesario. Yo puedo afirmar aquí, porque tengo los datos suficientes, que el Presidente de la Red conocía en su primer momento que las cifras que se presentaban como cuantificación de las inversiones necesarias estaban por debajo de la realidad. Y tengo que pensar que el Ministro, entonces don Abel Caballero, tenía que saber también que esas cifras no eran reales. Es decir, se pretendía sacar el Plan de Transporte Ferroviario disimulando la importancia de las inversiones que había que hacer, quizá para no asustar a todo el Ejecutivo, a fin de que ése diera luz verde al mismo. Yo creo que esto es practicar la técnica del avestruz, pero, en definitiva, hoy nos encontramos con el resultado de esa mala política, que consiste en que, por ejemplo, el Madrid-Sevilla, prácticamente, desde las cifras iniciales, no desde las que conoce el actual Ministro de Transportes, sino desde las cifras iniciales, ha superado en más del doble su primera cuantificación.

Luego es muy importante la incidencia del ancho de vía europeo en la infraestructura en vía única. Hay un principio básico en el PTF que dice que en toda la red básica se establecerá la vía doble. Pues bien, hay puntos en donde el propio Plan incurre en una clara contradicción. Por ejemplo, Asturias, en su comunicación con la Meseta, está en vía única, es parte de la red básica, por tanto, tendría, en aplicación del principio, que buscarse una variante, porque, si no, cuando se tenga que poner para esa parte de la red básica el ancho europeo, trabajando en una vía única, y estableciéndose las primeras previsiones en un período de once a doce años para la implantación, por lo menos en la red básica, del ancho europeo, nos encontraremos con un trozo de la red básica ferroviaria que no podrá realizarse al ritmo adecuado porque no hay más que una sola vía. Entonces, señorías, todo esto lleva consigo que tengamos que estar muy vigilantes respecto a esas grandes variantes que se han introducido dentro del Plan de Transporte Ferroviario: si el ancho europeo se le da a toda la red, si se le da sólo a la red básica o si se le asigna

sólo, creo que esto último sería un error, a las líneas de alta velocidad. Si nos queremos integrar en las redes del transporte comunitario, indiscutiblemente el subsistema del transporte español respecto al sistema comunitario tiene que tener unas características técnicas, logísticas y de mercado que sean coherentes con el resto de los países comunitarios.

Todo esto que estoy diciendo tiene una incidencia, y muy grande, en la cuenta de resultados de la Red, de la misma manera que la tiene la forma en que se va a financiar el Plan de Transporte Ferroviario, y cómo inciden las alteraciones de los presupuestos de inversiones en las previsiones de financiación primeramente expuestas, porque indiscutiblemente todos aquellos créditos a los que tenga que hacer frente la Red de alguna manera pesarán, tarde o temprano, en su cuenta de resultados como costes de financiación.

Termino diciendo que el PTF, dentro ya del territorio nacional, en sí mismo es un subsistema y debe incorporarse a un sistema integral de transportes. Tiene que atenderse la debida coordinación con otros modos de transporte. Todo esto, que debería ser la filosofía básica —desde luego lo es— de la Ley de Ordenación del Transporte Terrestres y que debería de ser también una filosofía básica dentro del Plan de Transporte Ferroviario, tiene que ser vigilado, para su mejor ejecución, por la Cámara. Por tanto, hoy —repito— más que nunca es necesario, a la luz de las circunstancias actuales, que esa ponencia funcione en esta Legislatura.

La Mesa de la Comisión ha elaborado un proyecto de texto que pretende refundir las dos iniciativas parlamentarias que confluyen aquí en este pequeño debate. Yo quiero expresar, como representante de mi Grupo parlamentario en estos momentos, que estoy absolutamente de acuerdo con su redacción. Me parece que recoge los puntos esenciales, a los que yo acabo de referirme, y los que también se contienen en ambas iniciativas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen tomar posición en este debate? (**Pausa.**)

Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, voy a ser muy breve porque de la lectura de la exposición de motivos o razonamientos de las dos proposiciones no de ley que se presentan y de las intervenciones que ya se han producido hoy en esta Comisión es evidente que hay, en el fondo y en la forma, una coincidencia de pareceres que este representante del Grupo Mixto, y más concretamente de Unión Valenciana, comparte plenamente. Además, en el caso nuestro existen las preocupaciones que en su día, aquí mismo y ante el propio Ministro, planteamos, en el sentido de que el seguimiento y el estudio del Plan son absolutamente necesarios, porque para determinados ciudadanos de este país resultan inaplicables algunas de las soluciones adoptadas en el mismo. Así, por ejemplo, dentro de muy poco, cuando parte de este Plan se haya ejecutado, sin cumplirse evidentemente las previsiones presupuestarias que en su origen

tuvo, va a resultar bastante difícil explicar cómo distancias de 500 kilómetros se van a hacer en tres horas y distancias de 350 kilómetros se van a hacer en cuatro horas y media, porque este Plan prevé, por ejemplo, que el transporte de viajeros por ferrocarril de Valencia a Madrid, con una distancia de 320-340 kilómetros, se haga por Albacete, alargando en 150 kilómetros el recorrido y en hora y media el tiempo que se invierte en el viaje.

Por todo ello quede claro que el Grupo Mixto apoya absoluta y totalmente la creación de ésta Ponencia, tanto si se vota por separado o si se vota, como parece ser, con un texto refundido, que creo que la Mesa ha preparado y que ha sido aceptado ya por uno de los proponentes.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero simplemente manifestar que la propuesta de la Presidencia ha sido votar conjuntamente las dos posiciones, porque no son contradictorias. En la del Grupo Popular hay una referencia al tema europeo, que no está en la del CDS, pero yo no veo ningún inconveniente reglamentario en votar las dos simultáneamente y que los dos textos sean válidos en su conjunto. No es un texto nuevo, sino que es una propuesta para votar las dos conjuntamente.

Por el Grupo parlamentario Vasco, PNV, tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Voy a ser telegráfico. Nosotros entendemos que no hace falta justificar nuevamente lo que en su día se justificó, se debatió y en lo que estuvimos de acuerdo por unanimidad. Por tanto, como lo hicimos anteriormente con la Ponencia en que se aprobó, vamos a votar afirmativamente. Sin embargo, si nos gustaría previamente conocer el texto refundido que han dicho que hay o la transaccional que presenta no sé si el Grupo Socialista, reservándonos para decir algo, si ha lugar, después de conocerlo.

Por lo demás, nosotros estamos de acuerdo ahora tanto como lo estuvimos antes.

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente esta Presidencia no sabía de la existencia del texto transaccional, que voy a leer para que todas SS. SS. puedan conocerlo antes de las intervenciones que quedan de los grupos.

Diría lo siguiente:

El Congreso de los Diputados acuerda constituir en el seno de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios una Ponencia para el análisis y seguimiento de la evolución del Plan de Transporte Ferroviario, de los procesos de introducción de la alta velocidad y adaptación progresiva de nuestro ferrocarril al ancho europeo y de su relación con los planes comunitarios de infraestructuras de transporte.

La Ponencia, en la que estarán representados todos los grupos parlamentarios, se adecuará en su constitución y funcionamiento a las medidas que al efecto adopte la Mesa de la Comisión, en los términos reglamentarios.

Esta redacción por tanto, recocoge los textos de las dos proposiciones no de la y con la votación de esta propues-

ta de resolución podría quedar solucionado el tema. (El señor Vallejo de Olejua pide la palabra.)

Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Señor Presidente, simplemente para decir que no conocía el texto y lo que quiero señalar en nombre de mi Grupo es que votaríamos a favor si se votasen separadamente las proposiciones, pero veríamos con buenos ojos que se aceptase por los Grupos proponentes ésta que entendemos que refunde las dos y que también votaríamos a favor. Repito que veríamos con alegría que se pusiesen de acuerdo y aceptasen esta transaccional para no estar presentando distintas alternativas.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Armet.

El señor **ARMET COMA**: Quiero expresar nuestra conformidad con la creación de esta Ponencia.

Tan sólo indicaré que, a pesar de que nos parece buena esta iniciativa, creemos —y en este sentido vamos a presentar alguna propuesta que sería necesario enmarcar el estudio del tema del ferrocarril en un plan más amplio de todo el conjunto de los distintos transportes. Nos parece correcta la propuesta, pero pensamos que sería necesario enmarcarla en un ámbito más amplio y general, que podríamos denominar plan general de transporte.

Expresamos nuestra conformidad con una idea que nos permitirá debatir con tranquilidad temas que, tanto desde el punto de vista político como desde el punto de vista estrictamente técnico, necesitan una gran reflexión y una gran cautela para encontrar soluciones que den respuesta satisfactoria a los problemas y no nos hipotequen el futuro con otros nuevos.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Como es lógico y natural, señor Presidente, nuestro voto va se afirmativo.

El señor Camisón ha hecho referencia a la historia de esta Ponencia, que se inicia el 28 de diciembre de 1988, con una comparecencia del Ministro de Transportes en esta misma sala. Cuando en aquella sesión, tal como ha leído el señor Camisón, el señor Ministro dijo que iba a contestar a una cuestión suscitada por algún señor Diputado, se refería al representante de Minoría Catalana, este Diputado en aquella fecha, que fue el que dentro del debate que teníamos propuso la creación de esa Ponencia. Posteriormente, nuestro compañero en la Comisión, señor Pérez Dobón, presentó la propuesta articulada dentro de una iniciativa parlamentaria, pero reconociendo que el origen había sido la petición de nuestro Grupo de Minoría Catalana. Lógicamente, por estas razones, estamos a favor de dicha Ponencia. He de decir que tal Ponencia se creó en la otra Legislatura, que incluso celebró una reu-

nión de trabajo, pero no continuó su labor por finalizar la III Legislatura.

Ahora bien, quisiera remarcar un aspecto, y es que la iniciativa que nosotros presentamos entonces era que esta Ponencia pudiese entrar en el estudio del trabajo con suficiente antelación y no cuando todos los documentos del Plan de Transporte Ferroviario anteriormente —como en otros temas— ya hubiesen llegado a la Cámara, es decir, que llegaran como documentos ya elaborados.

En este momento, por casualidad, leo en un periódico de hoy: Transportes presentará en breve tres opciones sobre el cambio de ancho de vía. El Ministerio de Transportes presentará la próxima primavera tres alternativas para el cambio de ancho de vía en la red ferroviaria.

La idea básica para la petición de creación de esta Ponencia era que nosotros los Diputados, como representantes del pueblo. Pudiéramos aportar alguna mejora a los estudios que hiciera la RENFE antes de que todo estuviera hecho. En este sentido, yo pediría a la Presidencia que activase al máximo la creación de la Ponencia, a ver si verdaderamente podemos actuar en la misma aportando soluciones y no simplemente realizando un estudio de lo que ya esté totalmente elaborado por parte del Ministerio de Transportes o por RENFE.

El señor **PRESIDENTE**: Simplemente quiero comunicarle, señor Sedó, que por parte de esta Presidencia se va a agilizar al máximo la conformación de esta Ponencia, en la que todos los grupos parlamentarios han mostrado su interés.

Por el Grupo Socialista, para fijar su posición, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Nuestro Grupo está de acuerdo con las propuestas que se están haciendo aquí esta mañana para la constitución, en el seno de esta Comisión, de una Ponencia que estudie la evolución de los transportes ferroviarios en nuestro país.

Estamos de acuerdo porque creemos en su conveniencia fundamentalmente por dos motivos: por la importancia de los temas objeto de estudio; porque se trata de planes estratégicos a largo plazo para nuestro país y porque conocemos experiencias similares, con balances muy positivos, de ponencias de este tipo que ya han funcionado en esta Cámara en anteriores legislaturas, como pueden ser, por ejemplo, la ponencia del Consejo de Seguridad Nuclear o la del estudio de la problemática de las transacciones inmobiliarias, las dos de la pasada Legislatura. Creemos que este tipo de ponencias son positivas para estudiar estos problemas de ámbito general o específico, en este caso del transporte ferroviario.

Quisiera también añadir algunas observaciones sobre nuestra posición que luego definiré, de nuestro talante abierto al diálogo, como ya hemos hecho en estas ponencias que acabo de mencionar, para que reflexionemos todos los grupos parlamentarios a la hora de trabajar en esa ponencia. Se refieren a algunas manifestaciones que se hacen sobre la planificación del transporte ferroviario en nuestro país.

Desde nuestro Grupo quisiéramos afirmar lo que ya se ha venido diciendo por parte del Gobierno y del Ministro en su última comparecencia, que creemos en la vigencia del Plan de Transporte Ferroviario, pero entiéndase de qué vigencia estamos hablando. Nos referimos a una vigencia dinámica —como también se ha expresado aquí—, pero creemos que están vigentes las directrices, los objetivos y las propuestas de actuación estratégica en ese largo plazo del propio Plan de Transporte Ferroviario. Otra cosa es que a la hora de llevar a efecto esas propuestas de actuación se presenten complicaciones o complejidades técnicas por las decisiones de cambio de ancho de vía o por la introducción de la alta velocidad, que habrá que atender. Pero el esquema director del propio Plan, en cuanto a su cadencia en el tiempo, a ser un plan a largo plazo, a que se instrumente a través de contratos-programa y que se lleven a efecto éstos a través de los planes de la propia empresa, creemos que sigue estando vigente, como también lo siguen estando los objetivos de mejorar las infraestructuras y evitar su estrangulamiento, de mejorar los servicios y de mejorar el transporte de mercancías, especializándolo en las grandes masas a grandes distancias, como eran, a grandes rasgos, los principios enunciados en el Plan de Transporte Ferroviario, que es a lo que nos referimos cuando hablamos de que siguen vigentes las directrices, los objetivos y las propuestas de actuación, que, evidentemente, deberán acomodarse a la nueva situación en esa vigencia dinámica a que me refería.

Quisiera hacer también otra observación de tipo aclaratorio. Nuestro Grupo también desea que la información llegue lo más puntual y rápidamente posible a esta Ponencia que vamos a constituir; pero también hay que hacer la salvedad de que quien planifica es el Gobierno, y éste prepara los documentos de la planificación y los trata en Consejo de Ministros; es decir, en la Comisión malamente podremos tener la competencia de la planificación, porque ésta es del Gobierno y la conoceremos «a posteriori», como así debe ser. Podremos hacer nuestras observaciones, nuestras manifestaciones, nuestras propuestas de resolución para que esa planificación se modifique, se adecue a las determinadas necesidades que nosotros podamos observar o a las complejidades técnicas o políticas que podamos ver. Pero, en principio, la planificación de los documentos, de las actuaciones, la hace el Gobierno y creo que eso lo debemos tener todos claro a la hora de trabajar.

A la hora de trabajar, como decía antes, lo haremos con un talante abierto al diálogo, como ya hicimos en la anterior Legislatura en otras ponencias, y como estamos haciendo en la del Consejo de Seguridad Nuclear o la de transacciones inmobiliarias, para poder llegar a acuerdos de fondo que permitan adoptar resoluciones con el mayor consenso o la mayor unanimidad posible.

En este sentido, en este acto de hoy hemos presentado una enmienda trasaccional, a cuya tramitación, por lo que hemos escuchado, no se va a oponer ninguno de los grupos que han intervenido, que refunde los textos de las proposiciones del Partido Popular y del CDS. Se adopta

la referencia a los planes comunitarios de infraestructura del transporte, como pretendía el Partido Popular y como creemos que así debe ser, puesto que nos estamos moviendo en el contexto de que en el próximo Consejo de Ministros es posible que se hable de la red europea de alta velocidad. Por ello estamos de acuerdo con el texto de las dos propuestas, lo refundimos en el transaccional que la Presidencia de la Mesa ha leído y, consiguientemente, nuestro Grupo votará favorablemente dicho texto al no haberse opuesto al mismo ninguno de los grupos intervinientes.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación. Si les parece a SS. SS. podemos votar ese texto refundido. **(El señor Camisón pide la palabra).**

Tiene la palabra el señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Señor Presidente, mi Grupo entiende, a pesar de lo atípico de la tramitación de esta iniciativa parlamentaria, que debe exteriorizar, puesto que no lo ha hecho todavía, su decisión respecto a la enmienda transaccional que ha presentado el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene S. S. la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Gracias, señor Presidente.

Nuestro Grupo ha estudiado con todo interés esta enmienda transaccional del Grupo Socialista. Entendemos que es completamente idéntica y semejante a la que nuestro Grupo presentó, tramitó y suscribió el pasado 15 de diciembre de 1989, además creemos que ha recogido el aspecto en el que nosotros teníamos tanto interés, por ser oportuno, que es lo relativo a la afectación de nuestro ferrocarril y todo lo que implica en la relación con los planes comunitarios de infraestructura de transporte dentro de Europa. Por todas estas razones, nosotros aceptamos esta enmienda transaccional y por tanto, deseamos que se vote tal como ha sido presentada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Alguna otra intervención? **(Pausa)**

Tiene la palabra el señor Rebollo, le ruego que sea muy breve.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, tan sólo para decir que mi Grupo renuncia a lo que podría ser el cotejo, línea a línea, de cuál de las dos enmiendas puede haber tenido mayor reflejo dentro del texto conjunto. Renuncio a ello porque creo que no estamos en esas pequeñas batallas.

Lo único que sí afirmo es que está recogido perfectamente, a mi modo de ver, el espíritu, e incluso la letra, de la propuesta del CDS y, aunque no es de mi competencia, entiendo que también se da satisfacción a la propuesta del Partido Popular. Por tanto, mi Grupo acepta el texto propuesto por la Mesa.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señorías, por la colaboración que prestan a esta Presidencia.

Pasamos a votar el texto transaccional que ha presentado el Grupo Socialista a las proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Popular y por el Grupo del CDS.

Efectuada la votación, fueron aprobadas por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Se aprueba el texto por unanimidad.

En la próxima reunión de la mesa cumplimentaremos la propuesta que aquí se hace para ver cómo se desarrolla esta ponencia. Adelantaría a SS. SS. que vayan pensando en una ponencia de composición similar, en principio, a la del Consejo de Seguridad Nuclear, puesto que queremos, desde esta Presidencia, tramitar el tema con la máxima agilidad. **(El señor García-Arreciado pide la palabra.)**

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: En fechas recientes, con motivo de la comparecencia en esta Comisión del señor Ministro de Transportes, me expresé en términos de excesiva contundencia en respuesta a la intervención del portavoz del Grupo Popular. Quiero con estas palabras, y a través del «Diario de Sesiones», cortar cualquier interpretación de mis palabras que pudieran poner en duda la dignidad personal del portavoz del PP. **(El señor Camisón pide la palabra.)**

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

El señor **CAMISON ASENSIO**: Agradezco sinceramente al portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado, este gesto humano que le honra.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.
Se levanta la sesión.

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

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961