



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 133

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN MUÑOZ GARCIA, VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión Plenaria núm. 127

celebrada el miércoles, 25 de septiembre de 1991

	Página
ORDEN DEL DIA	
Preguntas	6391
Interpelaciones urgentes:	
— Del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas de política general que piensa adoptar el Gobierno en relación a la ejecución del Plan General de Carreteras 1984-1991 (número de expediente 172/000099)	6412

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 134, de 26 de septiembre de 1991.)

S U M A R I O

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

Preguntas	Página 6391
Del Diputado D. Joan Miquel Nadal i Male , del Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Excmo. Sr. Ministro de Cultura: ¿Conoce el Ministro cuáles son los criterios deportivos y económicos por los cuales se rige el Desafío Español de la Copa América? (número de expediente 180/000923)	Página 6391
Del Diputado D. Luis Mardones Sevilla , del Grupo parlamentario Mixto, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Justicia: ¿Para cuándo tiene previsto el Ministerio de Justicia descentralizar el actual sistema de oposiciones que propicia la inestabilidad de las plantillas de funcionarios de la Administración de Justicia en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias? (número de expediente 180/000951)	Página 6392
Del Diputado D. José Cañellas Fons , del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuándo considera el Gobierno que con las medidas que se propone adoptar se habrán eliminado las circunstancias que impiden una rápida y eficaz administración de la Justicia en España? (número de expediente 180/000960)	Página 6393
Del Diputado D. Diego Jordano Salinas , del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Justicia: ¿Considera el Ministro de Justicia que ha realizado todas las acciones precisas para evitar la huelga de Secretarios Judiciales? (número de expediente 180/000961)	Página 6394
Del Diputado D. Jaume Antich i Balada , del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Gobierno de los resultados de la prestación social sustitutoria realizada por los objetores de conciencia? (número de expediente 180/000970)	Página 6395

De la Diputada Dña. Angustias María Rodríguez Ortega , del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué tipo de datos puede facilitar el Ministro de Justicia en relación a la vigilancia sanitaria que se presta en las cárceles españolas? (número de expediente 180/000974)	Página 6396
Del Diputado D. Jenaro García-Arrecciado Batanero , del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué iniciativas tiene previstas el Gobierno para facilitar a los residentes fuera de Sevilla la compra de entradas de acceso a los espectáculos de la Expo-92 sin necesidad de desplazarse hasta dicha ciudad? (número de expediente 180/000971)	Página 6397
Del Diputado D. Francesc Baltasar Albesa , del Grupo parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que formula al Gobierno: ¿Por qué razón la Administración Central no ha liquidado todavía la totalidad de las cantidades que debe afectar a las distintas Comunidades Autónomas según los Preupuestos del año 1990? (número de expediente 180/000956)	Página 6398
Del Diputado D. Enrique Fernández-Miranda y Lozana , del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Gobierno sobre la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística acerca de la desviación en más de un millón de personas en el censo de población? (número de expediente 180/000963)	Página 6399
Del Diputado D. Luis Ramallo García , del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Economía y Hacienda: ¿Cuáles son las causas que motivan la resolución de la Secretaría de Estado de Economía por la que se anula la subvención de 902.161.400 pesetas, concedida a PRE-SUR, S. A.? (número de expediente 180/000964)	Página 6400

	Página		Página
Del Diputado D. Mariano Rajoy Brey, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno ante la utilización por parte de altos cargos del Parlamento Socialista de embarcaciones del servicio de vigilancia aduanera en la zona de Villagarcía de Arosa? (número de expediente 180/000965)	6401	De la Diputada Dña. Isabel Alberdi Alonso, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Piensa el Gobierno adoptar nuevas medidas que aseguren la igualdad salarial entre hombres y mujeres de acuerdo con la reciente Sentencia del Tribunal Constitucional? (número de expediente 180/000969)	6405
	Página		Página
Del Diputado D. Francisco Alvarez-Cascos Fernández, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cómo valora el Gobierno el nivel actual de colaboración de la administración francesa en la lucha antiterrorista para desarticular total y definitivamente la dirección y el aparato de ETA que opera en Francia? (número de expediente 180/000958)	6402	Del Diputado D. Juan Oliver Chirivella, del Grupo parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Puede el Sr. Ministro explicar los motivos por los que la compañía Iberia ha dejado de operar en los vuelos nacionales en el aeropuerto del Altet y si la medida tiene carácter provisional o definitivo? (número de expediente 180/000968)	6406
	Página		Página
Del Diputado D. Rogelio Baón Ramírez, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Está el Gobierno en condiciones de afirmar, como dijo hace seis meses el Ministro del Interior ante esta Cámara, que los índices de seguridad ciudadana disminuyeron en 1990? (número de expediente 180/000959)	6403	Del Diputado D. Ramón Santos Jurado, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas de seguridad existen en el control del tráfico marítimo del Estrecho en evitación del riesgo de accidentes y colisiones de buques como los sucedidos hace un año y en el pasado mes de agosto? (número de expediente 180/000976)	6407
	Página		Página
De la Diputada Dña. Teófila Martínez Saiz, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro del Interior: ¿Conoce el Sr. Ministro del Interior los graves atentados a la seguridad y a la libre circulación de las personas que se han producido con motivo de la huelga de los trabajadores de la vid que ha tenido lugar en Jerez de la Frontera? (número de expediente 180/000966)	6404	Del Diputado D. Eduardo Vallejo de Oleja, del Grupo parlamentario Vasco (PNV), que formula al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes: ¿Qué actuaciones tiene previstas realizar el Gobierno para materializar definitivamente el proyecto del nuevo trazado de ferrocarril conocido en la Comunidad Autónoma del País Vasco como «Y»? (número de expediente 180/000952)	6408
	Página		Página
Del Diputado D. Juan Antonio Lloret Llorens, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Puede hacer una valoración provisional el Ministro del Interior del proceso de regulación de inmigrantes llevado a efecto hasta la fecha? (número de expediente 180/000972)	6405	Del Diputado D. Joan Miquel Nadal i Male, del Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes: ¿Tiene previsto el Gobierno mejorar el sistema de información a los viajeros en los aeropuertos cuando padecen las consecuencias del retraso a la cancelación de sus vuelos? (número de expediente 180/000953)	6409

Página
Del Diputado D. Pere Balta i Llopart, del Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Gobierno: ¿Tiene previsto el Ministerio de Obras Públicas y Transportes algún proyecto de mejora para las instalaciones de Correos y Telégrafos de El Prat de Llobregat? (número de expediente 180/000955) 6410

Página
De la Diputada Dña. María Teresa Estevan Bolea, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso que formula al Excmo Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes: ¿Por qué se incumplen sistemáticamente las Directivas de la CEE que regulan la calidad de las aguas potables, aguas de baño, aguas de marisqueo y otras relativas a la calidad de las aguas? (número de expediente 180/000962) .. 6411

Página
Interpelaciones urgentes 6412

Página
Del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas de política general que piensa adoptar el Gobierno en relación a la ejecución del Plan General de Carreteras 1984-1991 6412

En nombre del Grupo parlamentario Popular, la señora Martínez Saiz defiende la interpelación formulada, señalando que el 5 de enero de 1990, al iniciar la legislatura, el anterior Ministro de Obras Públicas, señor Sáenz Cosculluela, comparecía en Comisión para anunciar la política y los compromisos del Gobierno socialista en materia de Carreteras. Sobre el Plan General de Carreteras manifestaba que un Real Decreto-ley de hacía dos años había modificado el calendario previsto, de manera que la construcción de autovías se terminaría en diciembre de 1991, adelantando, por tanto, tres años el período de ejecución de las obras. El Real Decreto-ley en cuestión era de junio de 1988 e incrementaba la inversión prevista en casi medio billón de pesetas. Sin embargo, han transcurrido tres años desde aquella fecha y la situación no puede ser más distinta a la diseñada entonces, en un claro ejercicio de cinismo político mantenido por el Gobierno hasta el final del año pasado, cuando desde mucho antes se sabía que no se cumplirían los plazos y compromisos. Se pusieron en marcha contrataciones precipitadas para las que no se preveía la financiación necesaria y adecuada que garantizase ejecutar las obras de forma continuada. Añade la interpelante que la política del Gobierno

en materia de carreteras está repleta de contradicciones, hablando reiteradamente tanto el Presidente del Gobierno como el ministro de Obras Públicas de la prioridad que supone la inversión en infraestructuras, siendo luego bien distinto lo que en realidad se hace. Basta para demostrarlo los recortes de inversiones en carreteras, citando algunas cifras sobre el particular.

Pregunta al señor Ministro que explique cómo encaja la realidad de los recortes presupuestarios mencionados con lo que se dice permanentemente por parte del Gobierno en relación con el incremento de los programas de inversiones en infraestructuras, de manera que las empresas y ciudadanos españoles puedan contar en un plazo no lejano con las mismas ventajas para competir con las empresas de otros países miembros de la Comunidad. En realidad lo que sucede es que los socialistas dicen siempre en períodos electorales algunas cosas interesantes y buenas para este país y después hacen todo lo contrario. De cara al Presupuesto para el año 92 ocurre, además, que se contradicen las directrices en política económica contenidas en el dictamen de la Comisión mixta para las Comunidades Europeas, así como las resoluciones aprobadas por este Congreso en el último debate sobre el estado de la nación acerca de la necesidad de continuar incrementando los esfuerzos de inversión en infraestructuras.

Expone después que la situación actual de las carreteras españolas sólo permite hablar de fracaso de la política del Gobierno en esta materia y de fraude en la ejecución del Plan General de Carreteras en cuanto a sus plazos y costes, ya que no se trata sólo de una cuestión de recursos, sino de gastarlos adecuadamente y, en definitiva, capacidad de gestión. La realidad es que al final de este ejercicio se habrá gastado casi un billón y medio de pesetas en la ejecución del Plan, es decir, lo que en 1978 se preveía que sería su coste total, y se ha hecho tan sólo la mitad de lo previsto, con lo que está claro que se ha gastado mucho pero mal, desaprovechándose los años de bonanza económica. Si en esta situación resulta, además que en los Presupuestos para 1992 la inversión prevista para carreteras va a disminuir, ello conducirá no sólo a no recuperar parte de los retrasos acumulados hasta ahora, sino a incrementarlos.

Ello significa, como el señor Ministro debe saber mejor que nadie, hipotecar la capacidad competitiva española. Se trata de una inversión que por su trascendencia para el desarrollo económico y social de España no puede estar sometida a aceleraciones y frenazos que retrasen y encarezcan los proyectos en marcha y aparquen los futuros. De ahí que sea necesario justamente hacer todo lo contrario de lo que está pasando con la ejecución del Plan General de Carreteras actualmente.

En nombre del Gobierno contesta el señor **Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles)**, afirmando que el Plan General de Carreteras constituye el esfuerzo mayor que ha hecho este país para modificar su red viaria, disminuir su déficit y homogeneizar los niveles de servicios que se ofrecen a los transportistas y viajeros. El Plan está en la actualidad en plena maduración, encontrándose en servicio, en autovías, 1.703 kilómetros, es decir, el 50 por ciento, y 1.400 kilómetros en ejecución, previéndose su término en el año próximo y estando en contratación 291 kilómetros y 175 más que aún no han sido objeto de licitación. Expone también el desarrollo de otros programas menos emblemáticos, pero igualmente muy importantes, de donde puede deducirse que el Plan en su conjunto está llegando a su término o, en algunos de sus programas, está en una fase avanzada de maduración. Recuerda, por otra parte, que en su comparecencia en Comisión el pasado 8 de mayo tuvo ocasión de exponer con claridad que las actuaciones del Plan General en curso originaban que en 1991-92 el presupuesto del Estado estuviese saturado en su capacidad de financiación y que el Plan no podía terminarse definitivamente hasta finales de 1993 si no se producían ajustes presupuestarios a la baja. Posteriormente, en su comparecencia del 26 de junio, tuvo ocasión de manifestar que el grado de cumplimiento era satisfactorio pero que las previsiones efectuadas en ningún caso permitían mantener la fecha de finales de 1991 como fin de su ejecución y que sólo a finales de 1993 podrían poner en servicio los 500 kilómetros de autovías restantes.

Sin embargo, con posterioridad a esa comparecencia se ha producido un ajuste en los Presupuestos Generales para 1991 que ha supuesto una disminución en las dotaciones del Plan de Carreteras por un importe de 10.000 millones de pesetas y simultáneamente ha planeado una previsión de asignación para el 92 que implicaba una ralentización importante en la capacidad de inversión del Ministerio. Ante esta situación, en una nueva comparecencia en el Senado el 11 de septiembre tuvo que corregir a la baja algunas de las previsiones sobre fechas de adjudicación y contratación de los tramos pendientes del plan. No obstante, respecto a los Presupuestos para 1992 lamenta que la interpección se produzca en un momento en que no cree que pueda ni deba referirse a la información de la que personalmente dispone, provisional todavía, acerca de las cifras previstas para el próximo año, pues no cometerá la descortesía con el Ministro de Hacienda de anticipar las cifras de un presupuesto pendiente de aprobación definitiva por el Gobierno para su remisión a este Congreso donde tendrá lugar el debate correspondiente. Cuando llegue ese momento está a disposición de la Cámara para comparecer de nuevo y explicar el presupuesto de

Obras Públicas y Transportes y, dentro del mismo, las prioridades y elecciones que se han visto obligados a realizar.

Replica la señora Martínez Saiz y duplica el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles).

Para fijación de posiciones hacen uso de la palabra los señores **Oliver Chirivella**, del Grupo Mixto; **Santos Miñón**, del CDS y, **Sedó i Marsal**, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Se suspende la sesión a las seis y treinta minutos de la tarde.

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

PREGUNTAS

— **DEL DIPUTADO DON JOAN MIQUEL NADAL I MALE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO), QUE FORMULA AL EXCMO. SR. MINISTRO DE CULTURA: ¿CONOCE EL MINISTRO CUALES SON LOS CRITERIOS DEPORTIVOS Y ECONOMICOS POR LOS CUALES SE RIGE EL DESAFIO ESPAÑOL DE LA COPA AMERICANA? (Número de expediente 180/000923)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señorías, se reanuda la sesión.

Punto cuarto del orden del día: Preguntas.

Pregunta número 8, del señor Nadal i Male, que tiene la palabra.

El señor **NADAL I MALE**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿conoce cuáles son los criterios deportivos y económicos por los cuales se rige el desafío español de la Copa América?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Nadal.

El señor Ministro de Educación y Ciencia tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Solana Madariaga): Gracias, señor Presidente.

Señor Nadal, modestamente, creo que sí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: Señor Ministro, lógicamente si los conoce sabrá que, como consecuencia de este proyecto, se van a invertir cerca de 5.000 millones de pesetas, que nuestro barco llegó a Mallorca e hizo retirar los barcos italianos que estaban en Palma, que al cabo de unos días el barco enseñó la quilla al sol al rompérsela, que nuestros navegantes se quedaron sin barco durante una temporada bastante larga, produciéndose un cierto desconcierto dentro de los medios náuticos, que las tripulaciones se trasladaron a Estados Unidos para las eliminatorias alquilando un barco australiano de la serie B, y que finalmente, hoy por hoy, el segundo barco no está aún preparado.

En todo caso, señor Ministro, creo que todo esto choca un poco con la precaria situación en que se encuentra la vela, y sobre todo con el sistema por el que se tendrían que regir los destinos del deporte en este sentido, teniendo en cuenta que en países más adelantados prestan mucha más atención a proyectos más simples, como el de los monotipos, que a estos grandes proyectos que efectivamente prestigian mucho si se consigue un cierto renombre, pero que también desprestigian mucho si se consigue hacer lo que hasta ahora está hecho.

En todo caso, señor Ministro, me gustaría que usted intentara, si es posible, reconducir toda esta situación que se da en el proyecto de la vela.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Nadal.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Solana Madariaga): Muchas gracias, señor Presidente.

El Diputado señor Nadal, con detalle y buen tono —que le agradezco— ha descrito un proyecto de carácter privado. Me parece muy bien que lo haya descrito, pero no me haga responsable de él. Con mucho gusto estoy dispuesto a ayudar en los problemas del sector privado en esa iniciativa, que puede ser importante para España en su conjunto. Estamos dispuestos a colaborar. Pero sabe bien que es una iniciativa de carácter privado donde las administraciones públicas lo único que han hecho hasta este momento, cuando han sido llamadas, ha sido —si me permite decírselo— poner orden en el desorden y tratar, por tanto, de que las cosas salgan de la mejor manera posible, entendiendo que lo que está en juego —porque aunque sea una iniciativa privada también vincula— es el nombre de nuestro país. Por lo tanto, desde ese punto de vista están colaborando, y creo que están colaborando bien. Lo que podamos hacer desde las administraciones públicas para ayudar y colaborar a que una cosa que surge de la iniciativa privada, que es privada, salga bien, lo haremos. Pero tenga usted muy en cuenta que es una iniciativa privada a la que nosotros trataremos de apoyar en la medida de lo posible, sin interferirnos en lo que no nos concierne.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON LUIS MARDONES SEVILLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL EXCMO. SR. MINISTRO DE JUSTICIA: ¿PARA CUANDO TIENE PREVISTO EL MINISTERIO DE JUSTICIA DESCENTRALIZAR EL ACTUAL SISTEMA DE OPOSICIONES QUE PROPICIA LA INESTABILIDAD DE LAS PLANTILLAS DE FUNCIONARIOS DE LA ASMINISTRACION DE JUSTICIA EN EL AMBITO DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE CANARIAS? (Número de expediente 180/000951)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: Pregunta número 9, del señor Mardones Sevilla, que tiene la palabra.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Justicia, ¿para cuándo tiene previsto su Departamento descentralizar el actual sistema de oposiciones que propicia una inestabilidad en las plantillas de funcionarios de la Administración de Justicia en el ámbito de la Comunidad Autónoma de Canarias?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Mardones.

Tiene la palabra el señor Ministro de Justicia.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): Señor Presidente, ciertamente creemos que la posible —y real en algunos casos— inestabilidad de la plantilla no tiene que ver con el tema de la descentralización de las pruebas de funcionarios al servicio de la Administración de Justicia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, recientemente el Presidente del Tribunal Supremo Superior de Justicia de Canarias, en declaraciones públicas que ha hecho en distintos medios informativos, ha señalado que uno de los problemas que están vinculados con la eficacia y la agilidad de la Administración de Justicia en Canarias dependen, fundamentalmente, de la movilidad de las plantillas. Concurren a las oposiciones y obtienen la plaza personas con residencia en el ámbito peninsular que, una vez obtenida dicha plaza en Canarias duran muy pocos meses allí, produciéndose precisamente este vacío.

No sé si es que no hay una vocación muy amplia hacia la Administración de Justicia en personas residentes en Canarias, pero lo que sí es cierto (y yo lo traía

con este ánimo de colaboración dado que el propio señor Mateo, a nuestro juicio acertadamente, por lo menos ha hecho un diagnóstico, no ha hecho ningún otro juicio de valor sino diagnosticar o enunciar una situación en las vacantes que se vienen produciendo) es que en el primer concurso de traslado estas personas que han obtenido plaza en cualquier nivel de la Administración de Justicia de Canarias en cualquier nivel son destinadas a la península y nos encontramos en un ciclo de vacante, ocupación provisional o transitoria, vacante, etcétera.

Una de las soluciones que se proponían era precisamente que se descentralizaran las pruebas de concursos y oposiciones y que en vez de estar en línea tan centralizada por la propia Administración de Justicia en la capital del Reino pudieran trasladarse.

Esto está dentro de un contexto —tengo que decirlo aquí en aras de la intervención que estoy haciendo, que es en línea de colaboración— en el que se trata de que la Administración de Justicia de Canarias tenga todas las prerrogativas que ha pedido el propio Presidente del Tribunal al de la Comunidad Autónoma, para que recabe todas las competencias transferidas en materia de justicia, sobre todo en el tema de los funcionarios.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Mardones.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): Gracias, señor Presidente.

Efectivamente es posible que en el servicio de la Administración de Justicia y también en otros ámbitos distintos el problema sea la falta de vocaciones. El problema es que muchos funcionarios de la península son nombrados y se trasladan a Canarias, y como no hay una limitación como la que existe en jueces y magistrados o en el ámbito de la propia Función Pública de uno o dos años de permanencia, en el primer concurso de traslado se produce su petición de traslado a la península; ahí está el origen de la cuestión.

No creo que esto se corrija con la descentralización de pruebas, sino más bien con la implantación de un sistema, que ya se está estudiando, en la futura reforma de la organización de la oficina interna de juzgados y tribunales; una reforma que exija la permanencia durante un tiempo, como existe, repito, en la Administración Pública. El hacerlo descentralizadamente no creo que aumente mucho las vocaciones y, por otra parte, dada la naturaleza del cuerpo nacional que tienen estos cuerpos y que ha reconocido el Tribunal Constitucional, favorece poco esa concepción unitaria de la justicia a que responde la idea de un cuerpo nacional al servicio de toda la Administración de Justicia. Ello hará, por tanto, que exista ese problema en Canarias. Debo decir que también en alguna otra comunidad autónoma no insular se da a veces esa carencia de vo-

caciones para el servicio público y ahí el hecho insular no tiene una incidencia apreciable. Más bien creo que es este otro tipo de medidas de generalizar la permanencia durante un tiempo mínimo, uno o dos años, lo que puede evitar que se prolongue ese tipo de situaciones.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JOSE CAÑELLAS FONTS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUANDO CONSIDERA EL GOBIERNO QUE CON LAS MEDIDAS QUE SE PROPONE ADOPTAR SE HABRAN ELIMINADO LAS CIRCUNSTANCIAS QUE IMPIDEN UNA RAPIDA Y EFICAZ ADMINISTRACION DE JUSTICIA EN ESPAÑA? (Número de Expediente 180/000960)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 17, del señor Cañellas Fons, que tiene la palabra.

El señor **CAÑELLAS FONTS**: Gracias, señor Presidente.

El 16 de abril último, en la Comisión de Justicia e Interior de esta Cámara, el señor Ministro de Justicia nos decía lo siguiente: El reto de la hora actual, ante la opinión pública al menos, es el de la eficacia de la justicia. Y precisaba: A este reto de la eficacia me propongo dedicar una parte sustancial de mis esfuerzos y a estos efectos mencionaré algunas de las actuaciones que sería necesario emprender. Se hallaba entonces S. S. en lo que llamó —y lo entrecomillo— «primeras semanas de su gestión». Ahora ya se han cumplido los primeros meses y de ahí que preguntemos: ¿Cuándo considera el Gobierno que con las medidas que se propone adoptar se habrán eliminado las circunstancias que impiden una rápida y eficaz administración de la justicia en España?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Cañellas.

Tiene la palabra el señor Ministro de Justicia.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): Gracias, señor Presidente.

Cuando se cumplan medidas de todo orden que afectan tanto a medios materiales y a reformas de carácter sustantivo y procesal.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Cañellas.

El señor **CAÑELLAS FONTS**: Gracias, señor Presidente.

Efectivamente, señor Ministro, lo que queremos saber es cuándo. El cómo ya nos lo explicó usted en abril. Lo que queremos saber es cuándo, cuándo se va a conseguir eso que definía usted como objetivo primordial de la segunda etapa; una administración de justicia que funcione, que sea eficaz y diligente. Lo que le pedimos, señor Ministro, es un plazo, aunque sea un plazo como el que puso su señoría con respecto al Código Penal, del que nos dijo en abril que antes de que transcurriera el verano podrían conocer sus señorías el borrador de la parte especial. El verano ha transcurrido y esta misma mañana su señoría aún ha añadido a este plazo transcurrido algunas semanas más. Lo que le pedimos al señor Ministro es una previsión, que podrá distar de la realidad o podrá acercarse a ella, pero pretendemos que el señor Ministro, que tiene en la mano todos los elementos para conocer cuándo y cómo se pueden producir los efectos de estas reformas, de estas medidas que se propone emprender, nos de su previsión, su idea de cuándo podemos tener esa situación a que hacíamos referencia.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Cañellas.

El señor Ministro de Justicia tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): Señor Presidente, en el orden de medidas de reforma legislativa es evidente que primero hay una reforma de la ley de Enjuiciamiento Civil y Criminal, que ha sido propugnada y defendida por la Sección Especial de la Comisión General de Codificación, que sin embargo exige un estudio que llevará el tiempo que necesita una comisión de esta importancia para una operación de esta envergadura. Sin embargo, con carácter previo de ello y dentro de este período de sesiones, el Gobierno y el Ministerio se proponen culminar, terminar una ley, que está en preparación, de medidas urgentes de reforma procesal que haga las correcciones más indispensables, más urgentes que solventen las necesidades a que hice referencia y a las que nos proponemos dar respuesta en el orden de la casación civil, contencioso-administrativa, el tratamiento de juicios rápidos y algunas medidas que tiendan a descongestionar las dificultades que se producen en determinados juzgados, especialmente del orden civil y contencioso-administrativo, y juicios rápidos para determinados delitos en el orden penal.

En lo que se refiere al desarrollo de la planta, por que la eficacia, la rapidez en la Administración de Justicia está ligado a los medios que se tienen, hay una Ley de Planta que se ha aprobado por el Parlamento, que exige un tiempo. El Consejo General del Poder Judicial ha pedido, con bastante razón, que una vez pasada la primera fase de desarrollo de la Ley de Planta tal vez se podría prorrogar uno o dos años para que el proceso de selección de los nuevos jueces y magistrados tuviera el tiempo y el sosiego que en este momento son

necesarios y convenientes; Ley de Planta que, al margen de ese aspecto personal, que exige un tiempo de implantación, también tiene las limitaciones que se derivan de la coyuntura presupuestaria. Por consiguiente, hay medidas de orden legal y sustantivo, donde mencionaré también el Código Penal. A este respecto debo decir que si partimos de un Código del siglo pasado, de 1848, no me importa tomarme unos días más para estudiarlo con la tranquilidad que debe tener el Ministro de Justicia, o tomar la decisión de presentarlo al Gobierno y en su día a las Cámaras.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON DIEGO JORDANO SALINAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCMO. SR. MINISTRO DE JUSTICIA: ¿CONSIDERA EL MINISTRO DE JUSTICIA QUE HA REALIZADO TODAS LAS ACCIONES PRECISAS PARA EVITAR LA HUELGA DE SECRETARIOS JUDICIALES? (Número de expediente 180/000961)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pasamos a la pregunta número 18, del señor Jordano Salinas, que tiene la palabra para formularla.

El señor **JORDANO SALINAS**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿considera el Ministro de Justicia que ha realizado todas las acciones precisas para evitar la huelga de Secretarios Judiciales?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Jordano.

El señor Ministro de Justicia tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): El Ministerio considera que, efectivamente, ha realizado todo aquello que razonablemente está en su mano para evitar la huelga.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

El señor Jordano tiene la palabra.

El señor **JORDANO SALINAS**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, cuando un grupo de funcionarios plantea una reivindicación y tiene como contenido económico un Ministerio, puede echarle la culpa al Ministro de Economía y, por tanto, no atender esos requerimientos. Cuando un grupo de funcionarios tan importante para la rapidez y administración de la justicia, como es el de los secretarios judiciales, basa su

reivindicación en una petición de diálogo y en una solicitud de medidas de reestructuración del medio en que se mueve su trabajo, parece que el Ministerio al menos podía haberse sentado a dialogar y así evitar una situación de injusticia. Porque si el Ministerio no pone todos los medios, incluidos los necesarios para ese diálogo con los distintos grupos de funcionarios, evidentemente nunca se va a llegar a una situación de juicios rápidos que hoy mismo plantea el señor Ministro como una de sus obsesiones o uno de sus deseos.

Aquí tengo una serie de providencias de juzgados. Con fecha 22 de julio se señala un juicio para el 25 de febrero de 1992; otro, para el 5 de diciembre; otro, para el 6 de noviembre; con fecha 1 de julio se están señalando juicios para el 28 de enero de 1992. En todos estos casos estamos hablando de juicios en los que no hay ninguna comisión rogatoria al extranjero, no hay pruebas periciales complicadas, no hay citaciones para personas que vivan fuera del territorio nacional, son pura y simplemente juicios derivados de accidentes de automóvil y de pequeños robos. Si este tipo de juicios se están señalando por los juzgados para dentro de siete y ocho meses, comprenderá el señor Ministro que nunca se podrá llegar a una rápida y eficaz administración de justicia, nunca se podrá llegar a juicios rápidos. Quizá con una actitud de diálogo con los implicados en la administración de justicia sería más fácil acortar los plazos y que se cumplieran los que parecen ser los objetivos del Ministerio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Jordano.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): Sí, señor Presidente.

Me centraré en el tema de la huelga, que es al que se refiere su pregunta, porque además no sé a qué providencias y autos se refiere y difícilmente puedo constatar a ello.

Le diré que, desde finales de 1989, los secretarios judiciales, a través de las asociaciones, han venido colaborando en el diseño de una nueva oficina judicial y la memoria del subgrupo de trabajo que se ha hecho a efectos de la reforma de esta oficina ha contado con la activa colaboración de los secretarios. En la memoria hay un modelo alternativo con nuevos trabajos y cometidos de la oficina judicial, muy especial y singularmente del propio secretario.

El Ministerio estaba trabajando en esa línea en contacto con los secretarios y debo decir que, cuando estábamos sentados en la mesa de discusión de esos temas de reforma de la oficina judicial, se plantea una huelga donde ni siquiera están claros los motivos económicos, pero parece que una de las asociaciones plantea una reivindicación de subida que supondría más de un 50 por ciento de las retribuciones actuales.

Por otra parte, debo decir que es una asociación la que plantea el tema y la huelga cuando se está hablan-

do de la oficina judicial y de su reforma. Parece que debe ser efectivamente en el marco de la reforma de la oficina judicial, en el que se asignen tareas nuevas a los secretarios judiciales, donde se plantee el tema retributivo una vez que tengamos claro el diseño y las nuevas tareas. Evidentemente, hay que hacer una reforma importante en ese aspecto. Debo decir que una parte se ha puesto en huelga y que, sin embargo, la incidencia, desde el punto de vista del funcionamiento de la administración de justicia, no ha sido excesivamente importante, solamente en diez provincias, en algunas de ellas, como Baleares, sólo Ibiza, y en la Coruña, sólo en la capital.

Tenga o no importancia, la huelga es algo que tenemos que evitar por todos los medios. El problema es que, cuando se está sentado y aparece inopinadamente una reivindicación no muy bien concretada en su contenido o alcance, no ya económico, sino de otra índole, es difícil llegar a una solución, sobre todo cuando, como he indicado, la parte que lo plantea, una sola asociación, solicita una reivindicación que supone esta magnitud de incremento retributivo, sin haber hecho primero el diseño de las nuevas tareas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JAUME ANTICH I BALADA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE VALORACION HACE EL GOBIERNO DE LOS RESULTADOS DE LA PRESTACION SOCIAL SUSITUTORIA REALIZADA POR LOS OBJETORES DE CONCIENCIA? (Número de expediente 180/000970)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 26, del señor Antich i Balada, que tiene la palabra.

El señor **ANTICH I BALADA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro de Justicia, a partir del reconocimiento del derecho a la objeción de conciencia por la Constitución y, posteriormente, a través de la Ley de Objeción de Conciencia y su desarrollo reglamentario, han sido varios, creo que miles, los objetores de conciencia que empezaron a prestar su servicio social sustitutorio en los distintos organismos colaboradores, como ayuntamientos, Cruz Roja, etcétera. Algunos de éstos ya han terminado la prestación social sustitutoria. Creo que el Ministerio debe estar informado del resultado de este servicio y en este sentido va mi pregunta. ¿Qué valoración hace el Gobierno de los resultados de la prestación social sustitutoria realizada por los objetores de conciencia?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Antich.

Tiene la palabra el señor Ministro de Justicia.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): Gracias, señor Presidente.

Debo decir que, en principio, una valoración positiva de los primeros resultados, aunque, como es conocido, España se ha incorporado hace relativamente poco tiempo al pequeño grupo de países que tienen implantado el reconocimiento de la objeción de conciencia como causa de exención del servicio militar.

Sabe perfectamente S. S. que a partir del texto constitucional, y a partir de la ley que lo desarrolla, han surgido una serie de incidentes en el desarrollo reglamentario de este derecho que han motivado una cierta actitud de incertidumbre que ha dificultado la implantación, aunque estamos, como digo, en este momento en período de normalización. Estas dificultades atañen, primero, a la propia impugnación ante el Tribunal Constitucional de la Ley de Objeción de Conciencia que mantiene esa incertidumbre. Después, se ha producido la impugnación del Reglamento y la suspensión del mismo por decisión del Tribunal Supremo; posteriormente, la revisión de esa sentencia y, finalmente, y sólo en el mes de julio de este año, ha habido una sentencia definitiva sobre el fondo.

Todas esas incidencias de carácter jurídico y procesal que han mantenido esa incertidumbre, junto con otras que han motivado incluso la asistencia y el recurso a instancias europeas, no han dificultado el que se inicie el proceso de puesta en marcha, primero, con unas medidas de carácter provisional para aquellos objetores anteriores a la ley y a los reglamentos a los que había que dar una medida de carácter definitivo que les pasara a la reserva, y después implantando ya el servicio que se ha concertado en este momento en unas 12.500 plazas dentro de este año 1991, que es en el que empieza la normalización, podríamos decir, cuando acaba de dictarse la sentencia del mes de julio de 1991. En este año 1991 esperamos que serán unos 5.000 los objetores que presten la prestación social sustitutoria, valga la redundancia.

Creo que la primera experiencia es positiva, así como la colaboración de las instituciones que lo están haciendo, sin perjuicio de que haya que complementar algunas medidas que garanticen plenamente, a satisfacción de todos y del Gobierno, como es lógico, el cumplimiento estricto de las obligaciones que se derivan del ejercicio del derecho a la objeción de conciencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Antich.

El señor **ANTICH I BALADA**: Gracias, señor Presidente.

Gracias, señor Ministro, por su información. Me alegro en este caso de que coincidamos, dada mi doble condición de Diputado y de alcalde de un municipio de los que, acogiéndose a las posibilidades de la Ley, tiene un

concierto y, por tanto, ofrece la posibilidad de prestar el servicio social sustitutorio. Siendo uno de los municipios en el que se ha prestado ya este servicio por parte de los objetores de conciencia, la experiencia, tanto del que ha terminado ya su prestación como del que actualmente la está haciendo, es muy positiva para la población. Por eso desearía que quedara constancia en el «Diario de Sesiones» de la imagen positiva de los objetores de conciencia, que muchas veces queda desvirtuada por anécdotas, incluso de personas que no son partidarias propiamente de la objeción de conciencia, sino de otras circunstancias. Una vez prestado su servicio, pienso que la imagen que debe quedar ante la sociedad durante ese período de su vida, que ellos voluntariamente eligen, ha sido positiva para los municipios, para la Cruz Roja, en fin, para toda la sociedad española, cosa que creo que es muy positiva.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Antich.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ANGUSTIAS MARIA RODRIGUEZ ORTEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE TIPO DE DATOS PUEDE FACILITAR EL MINISTRO DE JUSTICIA EN RELACION A LA VIGILANCIA SANITARIA QUE SE PRESTA EN LAS CARCELES ESPAÑOLAS? (Número de expediente 180/000974)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 30, de la señora Rodríguez Ortega, que tiene la palabra.

La señora **RODRIGUEZ ORTEGA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Justicia, cuando analizamos las encuestas y los datos estadísticos que se derivan de algunos estudios que se realizan acerca de los temas que más preocupan o que más valoran los ciudadanos en la actualidad, observamos que ocupa un lugar muy importante el tema de la salud y de contar en todo momento con los instrumentos necesarios para prevenir o para curar las enfermedades. A este objetivo, sin duda, se dedican importantes recursos económicos, además de algunos programas educativos que se dirigen a distintos sectores, a distintos colectivos sociales. Esta preocupación y la sensibilización social que conlleva se hace aún más patente cuando nos referimos a colectivos de personas hacia los que puede existir el riesgo de considerarlos como grupos marginados. Me refiero concretamente a la población reclusa, entre la que se dan con mayor frecuencia problemas ya conocidos por todos, como puede ser el tema de drogadicción y enfermedades derivadas de esta situación. Este hecho entiendo que exige, sin duda, una atención sanitaria preferente y la puesta en marcha de medidas

especiales en cuanto a la prevención y a la curación de enfermedades para contrarrestar estas situaciones de riesgo.

Soy consciente de la preocupación que existe por parte del Ministro y de su Ministerio en este tema y de ahí que le formule la siguiente pregunta. ¿Qué tipo de datos puede facilitar el Ministro de Justicia en relación a la vigilancia sanitaria que se presta en las cárceles españolas?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señora Rodríguez Ortega.

Tiene la palabra el señor Ministro de Justicia.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (De la Quadra-Salcedo y Fernández del Castillo): Señor Presidente, hay tres aspectos básicos que definen la situación de vigilancia sanitaria en las prisiones españolas. Uno es el tema de la adecuación de las estructuras, la alimentación e higiene y los servicios sanitarios. Junto a la reforma y adecuación de estructuras, debo decir que en 1982 prácticamente la mitad de las plazas penitenciarias estaban constituidas por brigadas, dormitorios colectivos. En este momento ese tipo de plazas no llega al 7 por ciento del total de las plazas penitenciarias, lo que supone ya una primera actuación preventiva importante, no solamente en otros órdenes, sino también en el orden sanitario.

La segunda perspectiva es la alimentación e higiene. Y debo decir que en este aspecto los programas que se han ido haciendo durante estos años han supuesto un esfuerzo enorme, muy por encima del crecimiento del IPC, que ha aumentado sustancialmente la calidad de la alimentación e higiene, por ejemplo, con la instrumentación de lo que se llaman los lotes higiénicos que se entregan a todos los reclusos.

Por último, la parte más importante son los servicios sanitarios propiamente dichos. A ese respecto debo decir que efectivamente un 45 o un 48 por ciento de los que ingresan se declaran drogodependientes y se supone que es una población especialmente sensible al aspecto sanitario. En el año 1982 el número de facultativos que existían era de 125 y ATS, 122. Pues bien, en el presente año, el número de facultativos es de 387 y ATS, 328. Pero tal vez lo más importante es que el horario de presencia física de este personal sanitario ha pasado a ser de jornada completa, 37,5 horas a la semana y, además, se han establecido guardias de presencia física médica permanente en centros de más de 700 reclusos y donde no los hay, con guardias de referencia, por lo que pueden ser llamados.

Aparte de todo esto hay programas importantes de salud e higiene ambiental, prevención y control de enfermedades de transmisión por vía parenteral y sexual, que supone que se hace un análisis a los internos que ingresan; se les hacen programas de orientación y educación sanitaria que les sirvan para el momento de su salida de prisión, programa de prevención y control de

la tuberculosis, hepatitis, programa multidisciplinar de educación para la salud...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JENARO GARCIA-ARRECIADO BATANERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE INICIATIVAS TIENE PREVISTAS EL GOBIERNO PARA FACILITAR A LOS RESIDENTES FUERA DE SEVILLA LA COMPRA DE ENTRADAS DE ACCESO A LOS ESPECTACULOS DE LA EXPO-92 SIN NECESIDAD DE DESPLAZARSE HASTA DICHA CIUDAD? (Número de expediente 180/000971)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 27, del señor García-Arreciado Batanero, que será formulada por el señor Romero Castilla.

El señor **ROMERO CASTILLA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Relaciones con las Cortes, entre las diversas ofertas que la Expo-92 ofrece a los españoles, es de especial relevancia para este Diputado las relativas a espectáculos y actividades culturales de una calidad y variedad, que concitarán sin duda el interés de gran número de ciudadanos.

La importancia de estos acontecimientos hace preciso asegurar a todos los españoles la posibilidad de acceder a los mismos en grado de igualdad con los residentes en el entorno más cercano a la Expo-92. Este trato igualatorio se vería gravemente dañado si para adquirir las correspondientes entradas fuera preciso desplazarse a Sevilla o contar esta ciudad con algún amigo que pudiera efectuar la compra.

Por todo ello, señor Ministro, le formulo la siguiente pregunta. ¿Qué iniciativas tiene previstas el Gobierno para facilitar a los residentes fuera de Sevilla la compra de entradas de acceso a los espectáculos de la Expo-92 sin necesidad de desplazarse hasta dicha ciudad?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Romero.

Tiene la palabra el señor Ministro de Relaciones con las Cortes.

El señor **MINISTRO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARIA DEL GOBIERNO** (Zapatero Gómez): Señor Presidente, señoría, el programa de espectáculos de Expo-92 es amplio y variado, incluye una cifra aproximada de 55.000 eventos culturales. A la inmensa mayoría de los citados eventos, acontecimientos o espectáculos su entrada será gratuita, es decir, sin un coste adicional respecto al que se paga ya

para la entrada a la Expo. Pero sí es cierto que en algunos espacios escénicos tendremos problemas al respecto. Estoy pensando en los aforos del Teatro de la Maestranza o Lope de Vega, el auditorio, que tienen un aforo, todos ellos, limitado, en torno a las 7.000 entradas, y que va a haber muchas más peticiones, sin duda alguna, de lo que permite este aforo.

No estaba decidido hasta este momento un sistema que resolviera el problema que usted señalaba, pero me he puesto en contacto con el presidente de la Sociedad Estatal y le he rogado que estudie un sistema, que presumo que será una mezcla de venta por taquilla, como suele ser habitual, junto con algún método de venta mediante reserva, en unas proporciones, taquilla y reserva, debidamente estudiadas, puesto que el tema es sumamente complejo.

Estas son las instrucciones que le he dado al Presidente de la Sociedad, y espero que nos haga, muy pronto, una propuesta combinando estas dos posibilidades que le indico, de venta anticipada y taquilla, de tal forma que las personas que vivan en otros lugares distintos de Sevilla también tengan la posibilidad de comprar las entradas, sin necesidad de acudir a la ciudad sin saber si va a tener o no va a tener entrada.

Este es el planteamiento. No hay —insisto— todavía una solución que yo le pueda comunicar. Le agradezco que haya planteado este problema porque, gracias también a su pregunta nos hemos dado cuenta de que existe, que hay que encontrar una solución, y tendré mucho gusto en comunicársela tan pronto como la hayamos encontrado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Señor Romero.

El señor **ROMERO CASTILLA**: Gracias, señor Ministro. De todas formas, me permito sugerirle que la firma de un convenio entre la Sociedad Estatal y la Caja Postal de Ahorro o la Confederación de Cajas de Ahorro, que tienen una implantación en todo el territorio, medios humanos e informáticos suficientes, creo que nos podría acercar a la solución de ese problema.

Muchas gracias, por su sensibilidad.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Romero.

Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE RELACIONES CON LAS CORTES Y DE LA SECRETARÍA DEL GOBIERNO** (Zapatero Gómez): Gracias, señor Presidente.

Señor Diputado, tomo nota de su sugerencia. Efectivamente, éste puede ser un sistema; otros sistemas que funcionan son reservas a través de carta, fax o por correo, incluso telefónicos, pero siempre, o muchas veces, con la ayuda de instituciones financieras que cuentan con una red amplia y suficiente, que llega a los últimos rincones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCESC BALTASAR ALBESA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿POR QUE RAZON LA ADMINISTRACION CENTRAL NO HA LIQUIDADADO TODAVIA LA TOTALIDAD DE LAS CANTIDADES QUE DEBE AFECTAR A LAS DISTINTAS COMUNIDADES AUTONOMAS SEGUN LOS PRESUPUESTOS DEL AÑO 1990? (Número de expediente 180/000956.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 14, del señor Baltasar Albesa.

El señor **BALTASAR ALBESA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, la pregunta es muy concreta: ¿Por qué razón la Administración Central no ha liquidado todavía la totalidad de las cantidades que deben afectar a las distintas comunidades autónomas según los Presupuestos del año 1990?

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Baltasar.

El señor Ministro de Economía y Hacienda, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Muchas gracias, señor Presidente.

Quiero informarle que la liquidación de la participación en ingresos del Estado de las comunidades autónomas para 1990 ya ha sido efectuada y notificada a las comunidades autónomas. Estamos en este momento en el procedimiento de pago. Reconozco con S. S. que la pregunta tenía sentido, porque este año había sufrido una demora el cálculo de la liquidación, que se debía al retraso en el conocimiento de obligaciones reconocidas por parte de algunos ministerios, pero ya está resuelto y estamos en procedimiento de pago.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Señor Baltasar.

El señor **BALTASAR ALBESA**: Agradezco la brevedad, la concisión y la precisión de la respuesta del señor Ministro. Evidentemente, había una notable inquietud en las comunidades autónomas por el hecho de que este retraso podía producir un doble efecto: por un lado, por el hecho mismo del impago y, por otro, por el posible retraso en las percepciones. Si se da ya ese conocimiento de la liquidación y, además, esa celeridad en el pago, creo que la inquietud desaparece. Por lo tanto, nos damos por satisfechos.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Baltasar.

— **DEL DIPUTADO DON ENRIQUE FERNANDEZ-MIRANDA LOZANA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE VALORACION HACE EL GOBIERNO SOBRE LA INFORMACION PROPORCIONADA POR EL INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA ACERCA DE LA DESVIACION EN MAS DE UN MILLON DE PERSONAS EN EL CENSO DE POBLACION?** (Número de expediente 180/000963.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 20, del señor Fernández Miranda.

El señor **FERNANDEZ-MIRANDA LOZANA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿qué valoración hace el Gobierno sobre la información proporcionada por el Instituto Nacional de Estadística acerca de la desviación en más de un millón de personas en el censo de población?

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Fernández-Miranda.

Señor Ministro de Economía y Hacienda, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Muchas gracias, señor Presidente.

La evaluación que hace el Gobierno sobre el último trabajo del censo por parte del Instituto Nacional de Estadística es positiva; positiva en algo que no tiene ningún mérito especial. Es la vez que se ha puesto más dinero, mayores medios, mejores dispositivos informáticos y estadísticos y, como es natural, es el mejor censo que se ha hecho en la historia de España. Naturalmente, hay un margen, aproximadamente, del 0,5 por ciento de error, pero, a juzgar por las muestras que hemos tomado de todos los análisis que se han hecho, no será muy grande el error. Otra cosa es que parece evidente que ha habido una sobreestimación de la población española en censos anteriores; sobreestimación que incluso ha sido reconocida en algunas de las publicaciones científicas o técnicas en esta materia y que en el censo de 1981 se calcula que estaba entre 500.000 y 800.000 personas. Por tanto, con ese margen de error, que es inevitable, en torno al 0,5, que pueden ser como máximo 200.000 personas, ciertamente la valoración que tenemos sobre el censo es positiva y creemos que es correcta la evaluación que ha hecho el Instituto Nacional de Estadística

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Fernández-Miranda.

El señor **FERNANDEZ-MIRANDA LOZANA**: Gracias,

señor Presidente. Sin duda alguna, señor Ministro, tenemos visiones distintas de algo que constituye una preocupación para la sociedad española en este momento. Hay opiniones, también científicas, que hablan de un aumento de la población en España desde el anterior censo, y así, el Director del Instituto de Demografía del Consejo Superior de Investigaciones Científicas ha dicho que faltan en el censo 1.750.000 personas, es decir, seis veces lo que S. S. acaba de afirmar. Esto es muy grave por la desconfianza que suscita en la sociedad —ya se lo he dicho—, muy grave porque el censo, efectivamente, ha costado mucho dinero: 18.000 millones de pesetas; muy grave, porque con él se calculan indicadores muy importantes —empleo, índice de actividad, natalidad, renta per cápita— y, lo que es más importante, porque también debería servir para calcular la necesidad de escuelas, de hospitales, de carreteras o de planes de estudio. Es grave, porque induce también al recelo, señor Ministro, hacia el censo electoral. No deja de ser curioso que estos ciudadanos que han desaparecido en este censo sean en mayor número precisamente de Galicia, Castilla-León, Aragón o el País Vasco. Es grave porque ya es coincidencia que la encuesta que acompañó al censo se haya encargado precisamente, con un coste de 1.000 millones de pesetas, a la empresa METIS, antes de que fuese publicada en el «Boletín Oficial del Estado», iniciando sus trabajos. Por si no lo recuerda S. S., la empresa METIS fue la que hizo, por encargo de Televisión Española, en 1989, el sondeo a la salida de las urnas, hecho público con un escandaloso retraso que todavía no sabemos si fue por indicación política o por incapacidad de la empresa. Algunos medios de comunicación, además, destacaron entonces la conexión con METIS de algunos altos cargos socialistas, incluso de la propia Ministra Rosa Conde. Es grave, en definitiva, porque pone de manifiesto su ineficacia y, sobre todo, una creciente falta de credibilidad por parte del Gobierno del señor González. ¿Desaparecerán también en el aire, como han hecho los censados, el 1.200.000 puestos de empleo que usted ha anunciado recientemente?

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Fernández-Miranda.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Muchas gracias, señor Presidente.

El 1.200.000 puestos de trabajo son un invento; el compromiso del Gobierno era de un millón. El periodista preguntó por 1.200.000, y sesudos editorialistas que han empezado a pensar sobre el tema ni siquiera han comprobado lo que está publicado en todos los periódicos, entre ellos los suyos, sobre lo que el Gobierno dijo.

Pero dejando esto a un lado, que da también una idea de la seriedad de la información en la que basa S. S. sus alegatos, le diré que es muy difícil luchar contra

la ignorancia y es absolutamente baldío luchar contra la necedad —no hablo de S. S., esté usted tranquilo— y necedad viene a ser que, contra lo que son los datos estadísticos de un Instituto que tiene una fama muy buena, por ejemplo, dentro de Eurostat, que ha sido un organismo absolutamente capaz, un señor, porque tiene unas proyecciones demográficas distintas, que están basadas en datos que los concededores saben que eran malos, diga simplemente que no funciona.

Yo creo que sería bueno en nuestro país que, por lo menos, confiáramos en nuestras instituciones, y todavía no ha habido nadie que haya podido demostrar...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON LUIS RAMALLO GARCIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCMO. SR. MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA: ¿CUALES SON LAS CAUSAS QUE MOTIVAN LA RESOLUCION DE LA SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA POR LA QUE SE ANULA LA SUBVENCION DE 902.161.400 PESETAS, CONCEDIDA A PRESUR, S. A.? (Número de expediente 180/000964)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 21, del señor Ramallo García.

El señor **RAMALLO GARCIA**: Gracias, señor Presidente.

¿Cuáles son las causas que motivan la resolución de la Secretaría de Estado de Economía por la que se anula la subvención de 902.161.400 pesetas, concedida a PRESUR, S. A.?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ramallo.

Señor Ministro de Economía y Hacienda, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Gracias, señor Presidente.

Existía esta subvención, como bien dice S. S., relacionada con los beneficios de la gran área de expansión industrial de Extremadura, y estaba sujeta, como todas las subvenciones de esta naturaleza, a la realización de inversiones, por parte de la sociedad, de 9.222 millones de pesetas en los próximos cinco años, después de la aprobación, que fue el 12 de agosto de 1982. Una vez que se hubo acreditado que la realización de las inversiones había sido tan sólo 72 millones y no los 9.222, la propia Comunidad Autónoma, de acuerdo con lo que establece el punto 6 de la Base 5.ª del artículo 2.º del Real Decreto 3361/1983, inició expediente de incumplimiento y, de acuerdo con lo anterior y con lo previsto en el citado Real Decreto, se declaró la caducidad de los beneficios.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

El señor Ramallo tiene la palabra.

El señor **RAMALLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, acaba de extender usted en este Parlamento el acta de defunción del mayor proyecto que Extremadura iba a tener, la planta de PRESUR, y ha levantado acta a su vez del mayor incumplimiento socialista.

Señor Ministro, cara a las elecciones autonómicas de Andalucía de marzo de 1982, don Felipe González, aquí vestido de minero, visitaba las minas de Cala. Ustedes usaron el proyecto PRESUR para deteriorar al Gobierno de entonces y sobre un incumplimiento posterior cimentar las elecciones.

Señor Ministro, en las elecciones generales de 1982 en «El nuevo lunes» había un comunicado del Comité Federal del PSOE en el que aclaraba que apoyaba a Felipe González en sus declaraciones en Cala y que garantizaba la construcción de la planta de pellets.

El 15 de octubre de 1982, el señor Rodríguez Ibarra hizo unas declaraciones que declaran nulo el proyecto que luego analizaré.

En las elecciones autonómicas y municipales de 1983, el día 21 de febrero, en el cine Coliseum de Fregenal, era usted entonces Ministro de Industria (lo recordará usted porque es testigo, y no se ría como otros días, porque hoy va ardor y va corazón), se comprometió a cumplir las promesas: Allí donde no lleguen otros o no puedan llegar, llegará el INI. Ustedes no han llegado a parte alguna.

A una pregunta mía me contestaba el 22 de febrero de 1983 de la siguiente manera: El proyecto PRESUR se cumplirá en su integridad en las mismas condiciones que el acuerdo del Consejo de Ministros (ustedes arrancaron la UCD para obtener votos y no para cumplir) y que la inversión sería de 31.025 millones de pesetas.

Firmaron un protocolo, después de visitar a Felipe González, en octubre de 1983, UGT, PRESUR, el INI y la Junta de Extremadura.

Señor Ministro, por último, el señor Rodríguez Ibarra de cara a las elecciones de 1982 decía: La planta de pellets se pondrá, y esto lo saben los ciudadanos, por eso no entiendo cómo un político de la derecha va por la zona de Fregenal sembrando la intranquilidad en los ciudadanos y explicando que los socialistas vamos a robar la planta (la palabra robo le gusta mucho al señor Rodríguez Ibarra); es criminal el que dice eso.

¿Quién roba a Extremadura? Los socialistas. ¿Quién es criminal con el pueblo extremeño? No se ría, a mí me lo dijeron; el criminal es el que incumple, no el que denuncia que ustedes no van a cumplir. Han dejado a Extremadura en calzoncillos. Ahora dicen que son los catalanes los que han robado a Extremadura. Son ustedes, señores socialistas. Hablaron en nombre de la solidaridad y si te he visto no me acuerdo, no han hecho

ta la insatisfacción del pueblo extremeño. **(Aplausos en los bancos de la derecha.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ramallo.

El señor Ministro de Economía tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Gracias, señor Presidente.

Al señor Ramallo no sé si le admiro más por la perseverancia —lleva diciendo esto desde 1982, cuando él estaba en la UCD y nunca ha conseguido que le haga caso nadie en Extremadura—, por la fogosidad en la defensa de sus argumentos o, finalmente, porque pasa por alto determinadas cosas. Usted me pregunta por una subvención que se dio con acuerdo de Consejo de Ministros del 12 de agosto de 1982, del partido de usted de entonces, de la UCD. ¿Qué no se ha cumplido? Pues pregunte usted allí, pero déjeme usted en paz en esta materia, que esto no es un acuerdo del Consejo de Ministro socialista, sino del de su partido entonces.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON MARIANO RAJOY BREY, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO ANTE LA UTILIZACION POR PARTE DE ALTOS CARGOS DEL PARLAMENTO SOCIALISTA DE EMBARCACIONES DEL SERVICIO DE VIGILANCIA ADUANERA EN LA ZONA DE VILLAGARCIA DE AROSA? (Número de expediente 180/000965.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 22, del señor Rajoy Brey.

El señor **RAJOY BREY**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, diversos medios de comunicación social de Galicia han publicado, con todo lujo de detalles, que el Diputado socialista en el Parlamento de Galicia, José Giraldez Maneiro, y el Gobernador Civil de Zamora sufrieron un accidente cuando navegaban en una lancha del servicio de vigilancia aduanera de Villagarcía de Arosa, haciendo una excursión privada por la ría de Arosa.

Este hecho, que probablemente no hubiera trascendido si no se hubiera producido el accidente, lo cierto es que ha trascendido a los medios de comunicación y como consecuencia de ello —y así se publicó— se supo que no era la primera vez, ni mucho menos, que altos cargos del Partido Socialista utilizaban estas lanchas del servicio de vigilancia aduanera.

Es por ello que yo pregunto al Gobierno si va a adoptar alguna medida, por ejemplo, de carácter disciplinario, u otras medidas, que eviten que dirigentes del Partido Socialista utilicen habitualmente lanchas del

servicio de vigilancia aduanera para realizar excursiones de tipo privado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Rajoy.

Tiene la palabra el señor Ministro de Economía y Hacienda.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Muchas gracias, señor Presidente.

Un gobernador civil, sea cual sea su signo político, y un parlamentario, que también tendrá un signo político, podrán ser altos cargos, pero también son dos personas representativas. Sin embargo, dejando esto a un lado, tengo que admitir, señoría, que ha habido una irregularidad en la utilización de esta lancha. El patrón, sin solicitarlo, ni siquiera comunicar nada a nadie, tomó a estas personas y salió con la lancha. Es sorprendente también que el patrón, siendo conoedor de toda la ría, al final haya tenido la avería que ha tenido.

Por todas estas razones, aunque se dijo en un momento que había habido un fallo en la dirección, que no hemos sido capaces de comprobar, las decisiones que se han tomado son las siguientes, para su tranquilidad y los de la Cámara. Primero, que se proceda a una investigación técnica de la posible causa del accidente. Segundo, cesar de forma inmediata en su puesto de trabajo a Antonio Díez Nuñez, que es el coordinador de las acciones aeronavales en materia de servicio de vigilancia aduanera. Y, tercero, que se incoe expediente disciplinario al patrón por sus responsabilidades en los hechos. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Rajoy.

El señor **RAJOY BREY**: Muchas gracias, señor Presidente.

Muchas gracias señor Ministro. Me doy por satisfecho con la respuesta que me ha dado. Creo que le honra el adoptar este tipo de decisiones. En cualquier caso, no sería malo que hubiese un control por parte de las autoridades responsables para que algunos miembros del Partido Socialista, muy conocidos en Galicia, y particularmente el señor Giraldez Maneiro, no vuelvan a repetir este tipo de actuaciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Rajoy.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE ECONOMIA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Muchas gracias, señor Presidente.

Quiero que sepa que, en lo que yo conozco, siempre ha habido este control. Ciertamente, éste, que ha sido un acontecimiento, insisto, irregular, que estamos corrigiendo por la vía de los expedientes administrativos que se deben incoar, espero que no se repita. Quiero asegurarle a S. S. que tendré buen cuidado de que esto sea así. Muchas gracias.

que se deben incoar, espero que no se repita. Quiero asegurarle a S. S. que tendré buen cuidado de que esto sea así. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿COMO VALORA EL GOBIERNO EL NIVEL ACTUAL DE COLABORACION DE LA ADMINISTRACION FRANCESA EN LA LUCHA ANTITERRORISTA PARA DESARTICULAR TOTAL Y DEFINITIVAMENTE LA DIRECCION Y EL APARATO DE ETA QUE OPERA EN FRANCIA? (Número de expediente 180/000958)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 15, del señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cómo valora el Gobierno el nivel actual de colaboración de la Administración francesa en la lucha antiterrorista para desarticular total y definitivamente la dirección y el aparato de ETA que opera en Francia?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Alvarez-Cascos.

Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Gracias, señor Presidente.

Señoría, como todo, en política y en las relaciones, no sólo políticas sino entre las personas, la colaboración es perfectible, pero la consideración que el Gobierno y yo personalmente tenemos en este momento es positiva.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Muchas gracias, señor Presidente.

Lamento, en nombre de mi Grupo, discrepar de la valoración que ha hecho el señor Ministro del Interior del nivel de colaboración del Gobierno francés y de la policía francesa.

Porque en estos momentos, también en nombre de mi Grupo, quiero felicitar al Ministro del Interior y al Gobierno por los éxitos alcanzados en los últimos tiempos por las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad españolas en su decidida lucha antiterrorista, que han culminado, en combinación con la Ertzaintza, con la desarticulación de los comandos «Barcelona», «Vizcaya» y «Donosti». De tal manera que sólo el comando autor del salvaje atentado de Muchamiel parece que en estos

momentos es el único operativo que tiene la organización terrorista ETA.

La clave en estos momentos es la capacidad de recuperación de ETA, que tiene que ser, como ha ocurrido en otras ocasiones, consecuencia de la libertad de movimientos que la dirección de ETA tiene en Francia. Es decir, de que en estos momentos Francia adopte una decidida y continuada labor de control y combate contra la banda terrorista ETA o mantenga esa política de selectividad depende que la banda terrorista ETA tenga capacidad de recuperación. Con que el Gobierno francés adopte las medidas que sabe que puede adoptar para desarticular a ese grupo presidido por el señor Artapalo y por cuatro más, se habrá dado ya el golpe mortal y definitivo a la organización terrorista ETA.

En estos momentos poco pueden hacer, señor Ministro —y deben hacer todavía lo que queda—, las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado en España; pero creo que la llave de la lucha contra ETA la tiene, después de sus éxitos, el Gobierno francés. Debe exigirsele el señor Presidente del Gobierno cuando visite al señor Mitterrand, pero los españoles, y su Gobierno a la cabeza, debemos recordar al señor Mitterrand cuando venga a España que el Presidente de un Gobierno amigo tiene hoy en sus manos la llave de la desarticulación definitiva de ETA, después de los éxitos del Ministerio del Interior y del Gobierno vasco. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Alvarez-Cascos.

Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Gracias, señor Presidente.

Algo he oído y leído en relación con todas esas cosas, señoría. Puedo asegurarle que no todo lo que he leído u oído es positivo en la dirección de cooperación con el Gobierno que S. S. persigue.

Su señoría ha manifestado algo referente a la libertad de movimientos. Yo creo que no conviene perjudicar lo que haya de positivo en esas relaciones y si pregunta usted no muy lejos de donde se sienta, le dirán que han cambiado sustancialmente.

¿Mejorable? Sin duda. Yo creo que la voluntad del Gobierno francés es la de cooperar, como se está haciendo, para resolver ese problema, no sólo a que no haya libertad de movimientos sino a detener a lo que se ha dado en llamar cúpula de ETA. No conviene confundir las cosas, porque Artapalo siempre ha sido un colectivo, sino que conviene llamarlo por su nombre que es «Pakito.»

Al margen de estos errores conceptuales sería muy conveniente, créame S. S., que lo que hagamos se haga lo más coordinadamente posible. Yo diría más, que todo lo que hagamos quienes queremos combatir con eficacia el terrorismo de ETA lo hagamos con la mayor cooperación, más allá de la imágenes que se pretendan crear, que, créame S. S., sin ánimo de polémico, no van

a ningún lugar más que a solventar una papeleta mas de imagen que de efectividad.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON ROGELIO BAON RAMIREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿ESTA EL GOBIERNO EN CONDICIONES DE AFIRMAR, COMO DIJO HACE SEIS MESES EL MINISTRO DEL INTERIOR ANTE ESTA CAMARA, QUE LOS INDICES DE SEGURIDAD CIUDADANA DISMINUYERON EN 1990? (Número de expediente 180/000959)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 16, del señor Baón Ramírez, que será formulada por el señor Alvarez-Cascos, que tiene la palabra.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿está el Gobierno en condiciones de afirmar, como dijo usted mismo hace seis meses ante esta Cámara, que los índices de seguridad ciudadana disminuyeron en 1990?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Alvarez-Cascos.

El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Gracias, señor Presidente.

Por fortuna, no me veo en la obligación de tener que rectificar, y debo añadir que soy de los que tienen pocos problemas en hacerlo, sobre todo si me he equivocado. En este caso, no.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente.

Lamento que, una vez más, el Fiscal General del Estado desmienta al señor Ministro del Interior, porque en la Memoria que acaba de ser presentada, y que ha sido distribuida en esta Cámara, se ofrecen datos en relación con la evolución de la delincuencia en el año 1990. El Fiscal General del Estado sigue insistiendo, en contra de las tesis sostenidas por el señor Ministro del Interior, en que el procedimiento para seguir la evolución de la criminalidad que ofrece más garantías sigue siendo el de las diligencias previas.

Al mismo tiempo en la Memoria se advierte que en el año 1990 al desaparecer los juzgados de distrito y aparecer en las estadísticas que ofrece la Fiscalía acu-

muladas a los delitos las diligencias instruidas por faltas, hemos perdido el elemento de referencia que teníamos durante quince años, que para el Fiscal era el mejor.

A pesar de eso, en la propia Memoria, señor Ministro, y reconociendo como reconoce el señor Fiscal General del Estado que no hay números fiables y exactos sobre la verdadera evolución de la criminalidad para 1990 —dice el señor Fiscal General del Estado—, en otro apartado intuye —y lo confirma en el resumen— que las consecuencias que surgen de la comparación que hay que hacer en el año 1990 nos lleva a que las líneas evolutivas de los delitos en alza y de las faltas en inexorable baja es, al menos, la permanencia de los porcentajes crecientes de años anteriores. Es decir, sin tener datos definitivos y fiables, como había otros años, la tendencia es al mantenimiento de esas líneas al alza.

A mí, señor Ministro, me gustaría no seguir polemizando sobre las estadísticas. Me gustaría que, de una vez por todas, el señor Ministro del Interior pusiera a disposición de la Cámara y de los grupos políticos las que él maneja, que no sabemos cuáles son, y que probablemente sean muy fiables pero que de momento el propio Fiscal General del Estado sigue diciendo que las suyas, las que él publica, son las más fiables y siguen siendo las mejores, y con esas estadísticas del Fiscal General del Estado no puede afirmarse que la seguridad ciudadana haya mejorado en el año 1990.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Alvarez-Cascos.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Gracias, señor Presidente.

Como la pregunta trae causa de un debate, probablemente con alguna visión distorsionada del mismo, aprovecho para decirle —a fin de que conste en acta, por si acaso algún sesudo editorialista tiene a bien leerla— que cuando me dijeron que yo les llamé «señoritos de la democracia», no fui yo; fueron ustedes a mí, aunque nada más sea para su conocimiento y efectos. **(Rumores.)**

Dicho esto, señoría, lo que yo manejo está a su disposición, porque son las denuncias de los ciudadanos. Y no tengo que rectificar, ni el fiscal me obliga a rectificar, a quien, dicho sea de paso, en esta ocasión ustedes le hacen caso. En otras ocasiones, como dicen que es el partido de la mayoría, no le hacen el menor caso, pero en ésta sí. Con esto pasa igual, señoría.

Yo tengo la enorme satisfacción de decirle que estamos mejorando levemente los índices de seguridad ciudadana, pero no en 1990, sino que al 1 de septiembre son mejores que los de 1990. Tengo la enorme satisfacción de poderse lo decir, aunque estoy seguro de que usted no se alegra, no tanto porque no se alegre, sino porque políticamente no se puede alegrar. **(Rumores.)** Usted no tiene porqué reconocerme ese hecho, pero la

propia memoria del fiscal lo dice. En las páginas 96 y 97 dice: En los datos estadísticos correspondientes a 1990, podemos asegurar que las diligencias previas han perdido el significado del elemento esencial integrador de los procesos dirigidos a las investigaciones de hechos constitutivos de delito.

Voy a terminar diciéndole una cosa: puede haber diligencias previas, señoría, en actuaciones positivas de las Fuerzas de Seguridad. Cuantos más detengan las Fuerzas de Seguridad, más diligencias hay en los juzgados, y eso no quiere decir que haya más delitos. Por tanto, usted debe reflexionar. Si usted quiere que le dé los datos, se los doy.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA TEOFILA MARTINEZ SAIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCELENTISIMO SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR: ¿CONOCE EL SEÑOR MINISTRO DEL INTERIOR LOS GRAVES ATENTADOS A LA SEGURIDAD Y A LA LIBRE CIRCULACION DE LAS PERSONAS QUE SE HAN PRODUCIDO CON MOTIVO DE LA HUELGA DE LOS TRABAJADORES DE LA VID, QUE HA TENIDO LUGAR EN JEREZ DE LA FRONTERA? (Número de expediente 180/000966)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 23, de la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿conoce usted los graves atentados a la seguridad y a la libre circulación de las personas que se han producido con motivo de la huelga de los trabajadores de la vid, que ha tenido lugar en Jerez de la Frontera?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señora Martínez Saiz.

El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Señoría, conozco perfectamente tanto el origen de la huelga seguida por los trabajadores de la vid en Jerez de la Frontera como los incidentes ocurridos. Asimismo, conozco las denuncias y las diligencias que se han presentado, tanto por las comisarías del Cuerpo Nacional de Policía (diez), como, ocho, en cuarteles de la Guardia Civil.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

La señora Martínez Saiz tiene la palabra.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, señor Ministro, tras los últimos sucesos acaecidos en Jerez

de la Frontera y en su comarca, de los que parece ser que está usted muy bien informado, como son el vuelco de camiones, barricadas impidiendo el acceso a las propiedades, apaleamientos, insultos, amenazas, entre otras cosas, ¿qué garantía tenemos los ciudadanos de este país de que el ejercicio de los derechos constitucionales, en este caso el de la huelga, no se conviertan, por la ineficacia e inhibición de los poderes públicos a los que usted representa, en la más flagrante violación de otros derechos tan fundamentales como los invocados por los trabajadores? ¿Cómo es posible que su Ministerio haya consentido que la violencia prevalezca al derecho, que se desvirtúe la legítima controversia laboral, convirtiéndola en una agresión permanente ante los violentos, crecidos por su inoperancia?

Señor Ministro, me veo en la obligación de recordarle el mandato constitucional que asigna al Gobierno y a las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad, que se supone que usted manda, la responsabilidad de proteger el libre ejercicio de los derechos y libertades constitucionales. ¿Sabe, señor Ministro, que incluso se han llegado a inutilizar instalaciones industriales y que se han envenenado 150.000 litros de agua que había en un aljibe y 30.000 kilos de uva a base de zotal y bolas de alcanfor?

Si, como usted ha dicho, conoce todos estos hechos, ¿cómo es posible que aún sigan las barricadas impidiendo el acceso a bodegas y lagares? ¿Cómo es posible que, para circular, ciertos camiones cargados con uva lo tengan que hacer llevando salvoconductos como éstos que tengo en mi poder, firmados y sellados por determinados colectivos sindicales?

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señora Martínez Saiz.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Señoría, participo con el fondo de la cuestión que S. S. plantea. Yo creo que hay ciudadanos que trasgreden la legalidad. Y no solamente sus efectos deben ser corregidos por las Fuerzas de Seguridad del Estado, porque a veces existe una mala impresión, además de inexacta. Parece que la seguridad ciudadana depende única y exclusivamente de las Fuerzas de Seguridad del Estado, y puede estar S. S. absolutamente segura de que no siempre es así. Algunos también tienen que hacer algo: lo que les mandan las leyes, y no siempre ocurre así.

De todas formas, yo nunca eludo ninguna responsabilidad. Aunque hemos reforzado la dotación, tanto de la Policía como de la Guardia Civil, para asegurar lo que la Constitución señala como responsabilidad de los poderes públicos, no siempre hemos conseguido que no ocurra nada. Hay ciudadanos que han trasgredido la seguridad.

Dicho esto y, por tanto, reconociendo que algunas cosas han ocurrido por las que tienen que depurarse las responsabilidades, añado que su Grupo se debe poner

de acuerdo. Su señoría hoy plantea una actuación de las Fuerzas de Seguridad con una rigidez, pero, en ocasiones, ya sea en Valencia, ya sea en Madrid, me piden justamente lo contrario. Creo que S. S. sí tiene razón, pero, en ocasiones, su Grupo no la tiene. Por tanto, si quiere hacerme responsable de algunos de los problemas ocurridos en Jerez, tengo que decirle que es cierto que no hemos conseguido que no ocurra nada. Es cierto que hay ciudadanos a quienes se les debe exigir la responsabilidad de haber cometido actos no acordes con la convivencia democrática.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO D. JUAN ANTONIO LLORET LLORENS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE HACER UNA VALORACION PROVISIONAL EL MINISTRO DEL INTERIOR DEL PROCESO DE REGULACION DE INMIGRANTES LLEVADO A EFECTO HASTA LA FECHA? (Número de expediente 180/000972)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunto número 28, del señor Lloret Llorens, Tiene la palabra el señor Diputado.

El señor **LLORET LLORENS**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, como parlamentario socialista quisiera comenzar expresando mi profunda satisfacción por el acuerdo sobre regularización de trabajadores extranjeros, adoptado en Consejo de Ministros el pasado 7 de julio.

Ello porque se da puntual cumplimiento al mandato de la Cámara, contenido en la proposición no de ley del 9 de abril del año en curso y porque profundiza en la voluntad política del Gobierno, anunciada en la comunicación dirigida al Congreso en diciembre del pasado año, de buscar soluciones eficaces para que afloren las bolsas de marginación constituidas por los extranjeros ilegales.

Sin duda, se trata de un proceso excepcional que articula un conjunto de medidas que pretenden organizar y canalizar la inmigración, agilizar la tramitación de los diferentes permisos y dificultar la inmigración irregular, cerrando, en definitiva, un proceso de regularización iniciado en 1985. (El señor **Vicepresidente, Marcet i Morera, ocupa la Presidencia.**)

El que puedan acogerse a la regulación quienes estuviesen en España antes del 15 de mayo de 1991 y permanezcan en ella desde entonces, cumpliendo, además, las condiciones de inserción y arraigo; el que se extienda a quienes presentaran solicitud de asilo o refugio antes de igual fecha, acredita la verdadera dimensión del acuerdo y la trascendencia a efectos de la regularización de extranjeros.

Por ello, y aun conociendo que el balance de aplica-

ción del referido acuerdo ha de ser necesariamente provisional, teniendo en cuenta que el plazo de solicitudes no concluye hasta el 10 de diciembre del año en curso, pregunto al señor Ministro si puede hacer una valoración provisional sobre el proceso de regularización de inmigrantes llevado a efecto hasta la fecha. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Lloret.

Tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Gracias, señor Presidente.

Señoría, una vez pasado —podríamos decir— el ecuador del período al que S. S. hacía mención, puedo afirmar que la evolución provisional del proceso no puede considerarse de ninguna otra forma que no sea la de positiva.

Esta afirmación viene avalada por las 68.000 solicitudes recibidas hasta el momento y por el hecho de que se hayan realizado más de 50.000 ofertas firmes de empleo o precontratos de trabajo por ciudadanos españoles a extranjeros en situación irregular, en clara muestra, yo diría, de cooperación y de solidaridad. Estos datos demuestran al mismo tiempo la credibilidad del proceso que abrió el Parlamento, en el que debo igualmente señalar que están también desempeñando un papel importantísimo diversas organizaciones no gubernamentales.

Quiero aprovechar esta intervención para recordar que quedan casi tres meses para la conclusión del proceso, y quiero hacer un llamamiento a los trabajadores extranjeros en situación irregular —así como a los ciudadanos españoles que los empleen—, que aún no se hayan acogido al mismo, para que lo hagan cuanto antes.

Este es un procedimiento excepcional, señoría. Una vez finalizado, los instrumentos jurídicos existentes para hacer respetar las leyes se ejercerán plenamente, porque soy de los que opinan que la única forma de hacer una política que defienda la integración de los extranjeros en nuestro país es hacerla con rigor.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL ALBERDI ALONSO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PIENSA EL GOBIERNO ADOPTAR NUEVAS MEDIDAS QUE ASEGUREN LA IGUALDAD SALARIAL ENTRE HOMBRES Y MUJERES DE ACUERDO CON LA RECIENTE SENTENCIA DEL TRIBUNAL CONSTITUCIONAL (Número de expediente 180/000969)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pre-

gunta número 25, de la señora Alberdi Alonso, que tiene la palabra.

La señora **ALBERDI ALONSO**: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro, como usted sabe, la sentencia del Tribunal Constitucional número 145, de 1 de julio de 1991, reconoce a las trabajadoras del Hospital Gregorio Marañón, de Madrid, el derecho a no ser discriminadas salarialmente por su condición de mujeres, y anula la sentencia del Tribunal Central de Trabajo, de 18 de noviembre de 1988.

La lectura de esta sentencia pone de manifiesto que se trata de una discriminación salarial que tiene su origen en una discriminación en cuanto a la denominación de categorías profesionales, ya que las mujeres y los hombres —limpiadoras, como categoría, las mujeres y peones, como categoría, los hombres— realizaban el mismo trabajo. Nos encontramos ante un tipo de discriminación salarial que tiene unas vías indirectas a la hora de ser presentado y que es más difícil de denunciar por colectivos o de detectar por las inspecciones de trabajo.

No creo que se trate de un hecho aislado, sino que son una serie de circunstancias que se producen todavía hoy en nuestra sociedad y que están en contra del principio constitucional de no discriminación. Conozco también el trabajo que realiza la inspección de su Ministerio y el esfuerzo que se ha dedicado en los últimos años, pero pienso que para trabajar contra este tipo de discriminaciones indirectas va a ser preciso introducir nuevas medidas o nuevos métodos de trabajo.

Me gustaría saber si piensa adoptar el Gobierno nuevas medidas que aseguren la igualdad salarial entre hombres y mujeres de acuerdo con esta reciente sentencia del Tribunal Constitucional.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señora Alberdi.

Tiene la palabra el señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL** (Martínez Noval): Señor Presidente, señora Diputada, comparto con usted el extraordinario interés de esa reciente sentencia del Tribunal Constitucional, a instancias de un recurso de amparo de un colectivo de trabajadores del Hospital Gregorio Marañón.

La lectura de esa sentencia, que he realizado con detenimiento e interés, pone de manifiesto que en la normativa vigente española existen un conjunto de normas y regulaciones que jurídicamente reconocen el derecho a la no discriminación. Ahora bien, igualmente esa sentencia pone de manifiesto, creo que con claridad, que una cosa es la existencia de normas que reconocen ese derecho y otra cosa es la materialización del mismo. En esa tarea, para hacer realidad el principio de la no discriminación, la propia Constitución española atribuye a los poderes públicos esa responsabilidad, en la sal-

vaguarda del principio de la no discriminación. A la búsqueda de esa materialización, los Ministerios de Trabajo y de Asuntos Sociales firmaron un convenio, en el año 1988, para desarrollar, en el ámbito de las relaciones laborales y del empleo, lo que era el Plan de igualdad de oportunidades de la mujer. Ese Plan, como usted sabe perfectamente, está extinguido en estos momentos y es voluntad del Ministerio de Trabajo —y creo que también del Ministerio de Asuntos Sociales— proceder a una prórroga para dar continuación a los trabajos que se hacían como consecuencia de ese convenio.

En primer término, tengo que decirle que las medidas que el Ministerio piensa llevar a la práctica son las de la agilización de la Inspección de Trabajo en materia de discriminación salarial y, en segundo lugar, la propia actuación autónoma de la Inspección, a la vez que una respuesta rápida a aquellas denuncias que se reciben en materia de discriminación salarial que sí le puedo adelantar, señora Diputada, son muy escasas. Son mayoría las denuncias que se reciben por discriminación por razones de sexo en mercado de trabajo, por dificultades o por discriminación en el acceso al empleo, que por discriminación en los salarios. De cualquier manera, yo creo que la Inspección de Trabajo está respondiendo con rapidez a todas esas denuncias que se presentan.

En tercer lugar, al Ministerio también le compete la vigilancia del cumplimiento de la legalidad en los convenios colectivos, ese principio de la no discriminación, de acuerdo con el poder que atribuye al Ministerio, a la autoridad laboral, el artículo 90 del Estatuto de los Trabajadores. Seguiremos insistiendo también en esa labor de búsqueda en los convenios colectivos de cláusulas que potencial o eventualmente puedan llevar a cabo su tarea.

— **DEL DIPUTADO D. JUAN OLIVER CHIRIVELLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE EL SR. MINISTRO EXPLICAR LOS MOTIVOS POR LOS QUE LA COMPAÑIA IBERIA HA DEJADO DE OPERAR EN LOS VUELOS NACIONALES EN EL AEROPUERTO DEL ALTET Y SI LA MEDIDA TIENE CARACTER PROVISIONAL O DEFINITIVO? (Número de expediente 180/000968)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pregunta número 24, del señor Oliver Chirivella, quien tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Ministro, siendo el Aeropuerto del Altet, de Alicante-Elche, el séptimo de España por el número de pasajeros y teniendo en cuenta que, según nuestras cifras, el 94 por ciento del tráfico nacional, más o menos, en vuelos regulares, fue transportado por Iberia, ante la comunicación del Director de dicha Compañía, en el sentido de que Iberia dejará de operar a partir de finales de octubre en

el citado aeropuerto, la pregunta que le formulamos es la siguiente: ¿Podría explicar los motivos por los que la Compañía Iberia... (en el texto de la pregunta figura «ha dejado de operar», es evidente que queremos decir «va a dejar de operar») ...va a dejar de operar en los vuelos nacionales en el aeropuerto del Altet y si la medida tiene carácter provisional o definitivo? Asimismo, la ampliaría en el sentido de saber si va a ocurrir lo mismo con los vuelos internacionales.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Oliver.

El señor Ministro de Industria tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señorías, en primer lugar, quisiera señalarle que lo que tiene sentido desde el punto de vista del análisis de los servicios que se ofrecen de transporte aéreo por parte del Grupo Iberia, son servicios ofrecidos por el conjunto del Grupo; es decir, por Iberia, Aviaco y Viva, ya que, como S. S. sabe, el Grupo de Iberia está estructurado en un conjunto de empresas especializadas: Iberia en el tráfico internacional, Aviaco en el tráfico doméstico y Viva en el tráfico turístico.

No obstante y teniendo en cuenta esto, porque es muy importante, lo que le puedo decir es que en el Aeropuerto del Altet queda garantizado el servicio aéreo, internacional y nacional, que hasta ahora prestaba Iberia en el aeropuerto. A partir del día 28, Iberia-Europa seguirá realizando, tanto el vuelo directo a Frankfurt, como los de Bruselas y Amsterdam, apoyados en Madrid y Barcelona. Por su parte, la Compañía Viva continuará conectando directamente Alicante con París y Londres, con los dos aeropuertos, Heathrow y Gatwick.

Por otro lado, Iberia seguirá suministrando los servicios de «handling» en el aeropuerto del Altet y, además —creo que es importante— esta política de especialización y de cesión de rutas va a permitir una mayor calidad de servicios, ya que los vuelos como el Alicante-Sevilla-Tenerife podrán realizarse sin escalas intermedias.

Lo importante es que S. S. se fije en cuál es el conjunto de servicios ofrecidos por las distintas compañías que forman parte del Grupo Iberia. Le diré que, por ejemplo, Aviaco, una de las compañías del Grupo Iberia especializada en el tráfico doméstico, fue, en 1990, la compañía más puntual de Europa. Si usted, señorías, consulta con usuarios donde ha habido cesión de rutas de Iberia a Aviaco —y existen casos precedentes en España—, constatará que los usuarios están muy contentos con esta cesión.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

El señor Oliver tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: No dudo, en absoluto, de sus palabras y de sus datos. Lo que ocurre es

que es evidente que, dentro del Grupo, Iberia es —digamos— la Compañía insignia del Grupo y que la provincia de Alicante es una de las más importantes de España en cuanto al turismo. Es lógico que haya creado malestar de carácter social, tanto en la provincia, como en la ciudad y en sus alrededores, el hecho de que Iberia deje algunos servicios. Yo no sé si eso se podrá reconsiderar o no. En todo caso, espero, por las noticias que da el señor Ministro de que los usuarios de Aviaco, en algunos casos, están más contentos que los de Iberia que, evidentemente, no es la Compañía más puntual de Europa —Aviaco sí puede serlo, pero, desde luego, Iberia, no—, que esto se traduzca en un mejor servicio y que convenzan ustedes a los ciudadanos de que es así. Por supuesto, con eso nos daríamos por satisfechos. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Oliver.

El señor Ministro de Industria tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Gracias, señor Presidente.

No he dicho que estén más contentos con Aviaco que con Iberia. He dicho que están contentos con esta posible cesión de rutas, que está ligada a una racionalización de la oferta de Iberia y que, por lo tanto, está dirigida no solamente a optimizar, desde el punto de vista económico, la Compañía, sino a ofrecer un mejor servicio a través de la especialización.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON RAMON SANTOS JURADO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS DE SEGURIDAD EXISTEN EN EL CONTROL DEL TRAFICO MARITIMO DEL ESTRECHO EN EVITACION DEL RIESGO DE ACCIDENTES Y COLISIONES DE BUQUES COMO LOS SUCEDIDOS HACE UN AÑO Y EN EL PASADO MES DE AGOSTO? (Número de expediente 180/000976)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pregunta número 32, del señor Santos Jurado, que tiene la palabra.

El señor **SANTOS JURADO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, el intenso tráfico marítimo que se registra en el Estrecho de Gibraltar conlleva un evidente riesgo de accidentes y de colisión de buques en dicha zona. De hecho, el pasado año, la colisión de un buque noruego y otro chipriota, que transportaba fuel-oil, provocó una intensa marea negra. En el pasado mes de

agosto, se ha vuelto a producir una nueva colisión en aguas del Estrecho, esta vez entre un buque de bandera liberiana y otro de bandera chipriota. En esta ocasión, este último transportaba más de 4.500 vehículos y hubo que lamentar la desaparición de un oficial de este buque.

Nuestra preocupación se acrecienta al respecto si tenemos en cuenta la gran cantidad de pasajeros que utilizan diariamente la travesía entre Algeciras o Tarifa y Tánger o Ceuta. En tal sentido, señor Ministro, nos gustaría saber cuáles han sido las causas de este último accidente; qué medidas de seguridad existen actualmente para controlar esa travesía del Estrecho, y qué medidas al respecto hay previstas en un futuro próximo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Santos.

Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, como usted sabe, en el Estrecho existe un centro de Servicio de Tráfico Marítimo (SIM), con sede en Tarifa, atendido en permanencia durante veinticuatro horas, desde donde se realiza un control de radar y radio de todos los buques que navegan por su zona de control, y se emiten avisos a la navegación y partes meteorológicos de forma periódica. Además de ello, el Ministerio elaboró un plan de salvamento marítimo, que ha permitido establecer en esta zona del Estrecho diferentes medios capaces de dar respuesta a las emergencias marítimas como aquéllas a las que se refiere su pregunta.

Para alcanzar eficazmente esos cometidos se han destinado dos buques de salvamento y lucha contra la contaminación, con base en los puertos de Algeciras y Málaga, y está prevista la entrada en servicio de otra unidad semejante, con base en un puerto del golfo de Cádiz.

En el caso de las colisiones a las que ha hecho referencia S. S. hay que hacer constar que, en ambos casos, ninguno de los dos buques implicados se identificó al Centro de Servicio de Tráfico Marítimo del Estrecho, tal como recomienda el reglamento internacional para prevenir los abordajes.

De acuerdo con el principio de libre navegación establecido en el Derecho internacional marítimo, los buques no están obligados a identificarse frente a los dispositivos de separación de tráfico, pero deben respetar rutas de navegación y separación establecidas de antemano, y las infracciones se comunican al país del pabellón del buque. No obstante, en estos accidentes que usted cita, el Centro coordinador de Tarifa tuvo una actuación muy destacada lo que permitió evitar una catástrofe ecológica en el primer caso, y posibilitó el rescate de 41 de los 42 tripulantes de los barcos implicados

en el segundo accidente, gracias a la rápida activación de los mecanismos de respuesta y a la dirección de las operaciones, tal como fue reconocido por las empresas consignatarias que felicitaron a la organización de salvamento española por su actuación.

Por otra parte, señoría, es una satisfacción poderle señalar que el número de buques identificados en este Centro de control ha pasado de casi 14.000, en 1989, a más de 17.000, en 1990, lo que implica una creciente intervención de dicho servicio.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON EDUARDO VALLEJO DE OLEJUA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (PNV), QUE FORMULA AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES: ¿QUE ACTUACIONES TIENE PREVISTAS REALIZAR EL GOBIERNO PARA MATERIALIZAR DEFINITIVAMENTE EL PROYECTO DEL NUEVO TRAZADO DE FERROCARRIL CONOCIDO EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DEL PAÍS VASCO COMO «Y» (Número de expediente 180/000952)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pregunta número 10 del señor Vallejo de Olejua, que tiene la palabra.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, con relación a la nueva red ferroviaria de alta velocidad y de ancho europeo en el país vasco, conocida como «Y» vasca, hasta ahora se han realizado, cofinanciando el 50 por ciento, el proyecto básico a escala 1:25.000, el anteproyecto y estudios complementarios a escala 1:5.000, y tenemos que reconocer que todo ha ido bien y estamos satisfechos hasta el momento. Pero ahora queda por realizar el proyecto constructivo a escala 1:1.000. Este es un paso fundamental en todo este asunto porque proporcionará la documentación necesaria para licitar las obras.

El plazo aproximado debería ser de unos dieciocho meses. Este trabajo también debe ser cofinanciado al 50 por ciento, y entendemos que la preparación de pliegos, licitación y adjudicación del mismo serán realizados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Por eso, este Diputado hace la siguiente pregunta: ¿Qué actuaciones tiene previstas realizar el Gobierno para materializar definitivamente el proyecto del nuevo trazado del ferrocarril conocido en la Comunidad Autónoma del País Vasco como «Y»?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Vallejo.

Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, como usted sabe muy bien (mejor que yo incluso porque seguramente participó de forma directa en dichos acuerdos), en febrero de 1989 se llegó a un acuerdo para estudiar un nuevo esquema de estructura ferroviaria en el País Vasco, la denominada «Y» vasca.

En función del ofrecimiento de aportación financiera que hizo el Gobierno vasco, y como posición de principio y sin determinar cuantías que obviamente no se podían conocer, se iniciaron —como usted ha señalado muy bien— unos estudios en base a una propuesta de trazado a escala 50.000, insuficiente para establecer sobre ella acuerdos concretos de financiación. Conjuntamente, Ministerio y Gobierno han efectuado un estudio de corredores a escala 1:25.000, que permitió identificar un anteproyecto de trazado sobre el cual se ha trabajado a escala 1:5.000. El estudio ha sido remitido por INECO al Ministerio en el mes de junio pasado y está siendo analizado por la Dirección General de Infraestructura del Transporte Ferroviario.

Es un proyecto complejo que obliga a reconsiderar algunas de las características técnicas del mismo, cuyo coste supera (en el estudio del que se dispone actualmente, escala 1:5.000, no un proyecto constructivo) el cuarto de billón de pesetas —vamos por encima de los 250.000 millones—, y el Ministerio ha lanzado, siguiendo el acuerdo, el estudio de rentabilidad de las relaciones ferroviarias comprendidas en dicha red. La Dirección General de Infraestructura del Transporte ha contratado ya, por unos 60 millones de pesetas, el estudio de rentabilidad en las relaciones ferroviarias que resultan de este proyecto, y espero tenerlo disponible en febrero de 1992. Como usted dice, si seguimos los plazos con las actuaciones previstas, en febrero de 1992 dispondremos de este estudio de rentabilidad y sabremos más sobre el camino que tenemos que seguir desarrollando conjuntamente.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Vallejo.

El señor **VALLEJO DE OLEJUA**: Efectivamente, señor Ministro, yo decía que se están realizando esos estudios y que estamos satisfechos. Pero entendemos que el tiempo corre muy rápido, a alta velocidad, y que estas obras de 1:1.000 deberían realizarse antes de finales de este año o, por lo menos, para principios de 1992.

El señor Solchaga en su intervención de la semana pasada decía que tomaba nota de los problemas de infraestructura que planteábamos una vez más. Nos gustaría que ese estudio de 1:1.000 figurase en una partida de los Presupuestos Generales. Con ello se nos quitarían algunas preocupaciones profundas que tenemos.

También sería conveniente realizar antes de finalizar

el presente año, señor Ministro, el estudio detallado de la penetración de la red de alta velocidad en las capitales: en Bilbao, Vitoria y San Sebastián, y en los puertos de Bilbao y Pasajes, ya que se requiere para ello las directrices de su Ministerio sobre el ancho europeo y/o de la red convencional. Queremos que digan esto porque es fundamental para continuar hacia adelante. Asimismo, la iniciación de la tramitación de los correspondientes expedientes del plan territorial, sectorial y la declaración de impacto ambiental deben ponerse en marcha.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Vallejo. (El señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Borrell Fontelles, pide la palabra.)

Le quedan quince segundos, señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): En quince segundos no puedo decir más que me congratulo de que las cosas vayan como van, es decir, en plazo, según lo previsto. Respecto a 1992, habrá que esperar a ver cómo es el presupuesto de ese año.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JOAN MIQUEL NADAL I MALE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO), QUE FORMULA AL EXCELENTISIMO SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES: ¿TIENE PREVISTO EL GOBIERNO MEJORAR EL SISTEMA DE INFORMACION A LOS VIAJEROS EN LOS AEROPUERTOS CUANDO PADECEN LAS CONSECUENCIAS DEL RETRASO EN LA CANCELACION DE SUS VUELOS? (Número de expediente 180/000953)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pregunta número 11, del señor Nadal i Malé.

El señor **NADAL I MALE**: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro, ¿tiene previsto el Gobierno mejorar el sistema de información a los viajeros en los aeropuertos cuando padecen las consecuencias del retraso en la cancelación de sus vuelos o las demoras en los mismos?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Nadal.

Señor Ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Sí, señoría, tenemos previsto mejorar la calidad de los servicios prestados a los viajeros, que ha mejorado ya sustancialmente en Barcelona y Sevilla con la puesta

en funcionamiento de instalaciones aeroportuarias sin común medida con lo que teníamos antes en ambas ciudades, pero que requieren todavía las cuestiones de detalle que acaban de perfilar una oferta de calidad.

En particular está prevista una mejora en la megafonía, con el uso de un mayor número de idiomas; un establecimiento de servicios de información propios en cada aeropuerto, consistentes en puestos de información fijos e informaciones itinerantes, así como una estructuración de los centros de coordinación aeroportuaria encargados del seguimiento y la coordinación de las actividades del aeropuerto, que posibiliten un mejor uso de sus infraestructuras en relación con las compañías aéreas y con los operadores, para poder, asimismo, atender a las cuestiones que plantean los usuarios en relación con las situaciones de programación interrumpida de los vuelos diseñados para atenderles.

Creo que se han realizado importantes mejoras, pero creo también —y reconozco la pertinencia de su pregunta— que Aeropuertos Nacionales debe mejorar el detalle, la atención en el servicio de información al viajero, sobre todo cuando éste ve interrumpidos sus planes de viaje como consecuencia de una alteración en el tráfico aéreo.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: Muchas gracias, señor Ministro. Le agradezco su contestación y me gustaría acabarla de concretar en los planteamientos que algunas veces se ocasionan.

Dándome por satisfecho con su contestación, insisto, me gustaría plantearle la cuestión, que en algunas ocasiones se suscita, de las diferencias que hay entre la información de los pilotos de las aeronaves y la de los controladores, que intentan, en la mayoría de los casos, cargarse las culpas mutuamente. Sería bueno que cuando un piloto de aeronave indica que la culpa es de los controladores, en un caso concreto, pudieran los controladores, como mínimo, establecer las razones o los motivos por los cuales se les imputa la culpa.

En todo caso, señor Ministro, si su voluntad consiste en realizar todas estas cosas, le deseo que tenga mucha suerte.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Muchas gracias, señor Nadal.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente.

La voluntad existe y creo que podemos seguir avanzando, aunque de todas maneras va a ser difícil que li-

memos las pequeñas asperezas que inevitablemente se van a producir siempre entre los distintos colectivos humanos que intervienen en un tráfico complejo, como es el aéreo, que produce situaciones de tensión en momentos de congestión y que solamente la buena voluntad y la mejor coordinación entre Iberia y los aeropuertos puede permitir resolver.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON PERE BALTA I LLOPART, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO), QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿TIENE PREVISTO EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES ALGUN PROYECTO DE MEJORA PARA LAS INSTALACIONES DE CORREOS Y TELEGRAFOS DE EL PRAT DE LLEBREGAT? (Número de expediente 180/000955)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pregunta número 13, del señor Hinojosa i Lucena.

El señor **HINOJOSA I LUCENA**: Gracias, señor Presidentes.

¿Tiene previsto el Ministerio de Obras Públicas y Transportes algún proyecto de mejora para las instalaciones de Correos y Telégrafos de El Prat de Llobregat?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Hinojosa.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente.

Sí, señoría, el Ministerio tiene previsto, efectivamente, la reforma de los locales de Correos y Telégrafos en El Prat de Llobregat y disponemos ya del correspondiente proyecto. Desgraciadamente, las reasignaciones presupuestarias que se han producido en el mes de julio han limitado la capacidad de inversión de Correos, que ha visto disminuir en casi 9.000 millones de pesetas los fondos disponibles para la mejora de sus instalaciones, y muy posiblemente esa inversión que estaba programada tenga que demorarse al próximo año. En los primeros meses de 1992 podrá, seguramente, adjudicarse con cargo al presupuesto del siguiente ejercicio, ya que con cargo al presupuesto corriente me temo que no sea posible, como consecuencia, repito de la reasignación presupuestaria que ha tenido lugar en julio de este año.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el señor Hinojosa.

El señor **HINOJOSA I LUCENA**: Gracias, señor Ministro. No deja de ser una noticia esperanzadora para los trabajadores de Correos y Telégrafos de El Prat saber que hay un proyecto y que existía la voluntad de reformar estas oficinas de una manera más inmediata de lo que ellos pensaban. Desgraciadamente, en la segunda parte de su intervención ha puesto un poco de agua fría en la noticia, dado que se aplazan estos arreglos.

Señor Ministro, conviene recordar que estas oficinas se hicieron hace 25 años, como su señoría sabe. Conviene recordar también que la población era entonces de aproximadamente 25.000 habitantes y ahora son 65.000, y conviene recordar, igualmente, que 33 personas tabajan en 300 metros más o menos, con todo lo que ello conlleva de insalubridad, de molestia en el trabajo y de poca eficacia en la realización de sus tareas diarias.

De todas maneras, este Diputado puede darse por satisfecho, en nombre de los trabajadores de esta oficina, si finalmente sólo les resta esperar unos meses para resolver este problema.

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias, señor Ministro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Hinojosa.

El señor Ministro de Obras Públicas y Transportes tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fonteles): Señoría, le doy las gracias por el talante con el que acoge una buena noticia, menos buena de lo que hubiera sido de desear. Creo que lo que usted describe con acierto de la situación de los servicios postales en El Prat, puede ser paradigmático de lo que ocurre en muchas oficinas de Correos de España. Hay que hacer un esfuerzo grande de inversión para remontar el vuelo en el servicio de Correos, y estoy seguro de que con la colaboración de sus trabajadores, con la conversión en organismo comercial de la actual Dirección General y con algún apunte presupuestario adicional en 1992, podremos mejorar sustantivamente un servicio que, como usted indica, necesita de inversión en sus locales para poder atender al usuario y ofrecer mejores condiciones de trabajo a sus empleados.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

— **DE LA DIPUTADA DÑA. MARIA TERESA ESTEVAN BOLEA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCELENTISIMO SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES: ¿POR QUE SE INCUMPLEN SISTEMATICAMENTE LAS DIRECTIVAS DE LA CEE QUE REGULAN LA CALIDAD DE**

LAS AGUAS POTABLES, AGUAS DE BAÑO, AGUAS DE MARISQUEO Y OTRAS RELATIVAS A LA CALIDAD DE LAS AGUAS? (Número de expediente 180/000962)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pasamos a la pregunta número 19, de la señora Estevan Bolea, que tiene la palabra para formularla.

La señora **ESTEVAN VOLEA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, hace dos semanas le hice una pregunta semejante a la de hoy, que usted contestó de forma pintoresca o, en cualquier caso, de una forma insuficiente, y yo creo que esa forma de contestar no es su estilo ni corresponde, creemos, al respecto debido a los representantes del pueblo español. Seguramente usted no tuvo tiempo de preparar mejor la respuesta o no se la documentaron adecuadamente. Por eso queremos darle una nueva oportunidad, porque supongo que hoy viene usted más informado.

No nos referimos a las trasposición de diecisiete directivas; eso ya está hecho, hay una Ley de Aguas y una Ley de Costas. Lo que le preguntamos exactamente es por qué se incumplen sistemáticamente las directivas de la Comunidad Europea que regulan la calidad de las aguas potables, de las aguas de baño, de las aguas de marisqueo y otras relativas a vertidos y calidad de aguas. Lo que le estamos preguntando, señor Ministro, es por qué no aplican ustedes la legislación, no por qué no legislan, eso ya está hecho, sino por qué no la aplican.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señora Estevan.

El señor Ministro de obras Públicas y Transportes tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señoría. Como usted sabe, porque es una experta reconocida en la materia, la Comisión ha tenido que abordar —la Comisión es quien legisla en esta materia: hoy para nosotros sus directivas son normas de obligado cumplimiento, es nuestro órgano legislativo en este tema—; la Comisión, repito, se ha visto obligada a modificar recientemente sus normas con una directiva sobre depuración de aguas residuales, en la que se ha puesto un gran énfasis en encarar el problema de las aguas sin tratar, pasando de un enfoque de objetivos a otro en el que primen las normas de emisión. Y como su señoría ha señalado recientemente en un artículo, nuestras costas reciben más de 2.000 vertidos industriales directos y casi 500 municipales. Poner en marcha medidas correctoras significaría, según las cifras de su señoría, invertir en la década de los 90 más de medio billón de pesetas en las industrias y del orden de un billón de pesetas en el saneamiento de ciudades, costes que de-

berían asumir ayuntamientos y comunidades autónomas.

Sin entrar en la justeza de la estimación, que seguramente es acertada, parece evidente que hay que acometer obras de infraestructura sanitaria que requieran el esfuerzo de todas las administraciones, pero también de los usuarios y de los agentes, sin las cuales la normativa no puede cumplirse por obvias razones físicas.

No es un problema únicamente español. Aunque no nos sirva de consuelo se produce en otros mares de nuestro entorno, en países que llevan abordando el problema desde hace mucho más tiempo.

En lo que se refiere al agua potable, conviene saber que existe un conjunto de parámetros incluidos en esta normativa que se vienen incumpliendo de forma habitual y sistemática en diferentes países, lo que ha motivado que técnicos y especialistas estén solicitando la revisión de los valores que fueron establecidos en su día. En España nos enfrentamos también a este problema. Así, la Asociación Española de Abastecimiento y Saneamiento de Aguas, a través de encuestas realizadas, manifiesta las dificultades que hay de cumplir adecuadamente los niveles establecidos, que en algunos casos parece que sean excesivamente bajos. Esta es la razón por la cual tenemos planteada, por parte de los técnicos y expertos en la materia, una revisión de dichos parámetros.

Finalmente, señoría, nuestro país ha tenido que trasponer las normas del Derecho comunitario, que usted señala que son de obligado cumplimiento porque así lo establecen...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Su tiempo ha terminado. Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra la señora Estevan.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: Muchas gracias, señor Ministro.

Yo comprendo que hoy está usted más documentado y ha dicho que, efectivamente, se incumplen sistemáticamente las normas. Entiendo las dificultades. Las cifras que usted ha citado son ésas e incluso más altas. Lo que ocurre es que plantear problemas sólo y dar la situación actual no es solución.

Mire por dónde, por ejemplo, el «Times» de hoy, en su página 36, de deportes, incluye un artículo de enorme gravedad para España, porque dice que los deportistas que participen en deportes náuticos corren un gran riesgo de infección por la contaminación de las aguas españolas. Léalo porque es importantísimo este artículo, señor Ministro. Aquí se habla de unos contenidos en bacterias, de la contaminación de aguas fecales, de los problemas del río Besós y de otras muchas cosas de la zona olímpica que no nos van a beneficiar nada y da la casualidad de que las comunidades de Madrid o de Cataluña sí tienen dinero. A estas dos Comunidades les sobra dinero. Pregunte por los miles de millones que hay sin gastar en las cuentas corrientes por la recaudación del canon de saneamiento.

Si ustedes no insisten en que se cumplan los objetivos de calidad, que también están completados y considerados en otras normativas españolas y europeas, no se van a tomar las medidas. Está en sus manos, señor Ministro, y sólo le pedimos que lo haga porque lo necesitan todos los españoles.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señora Estevan.

INTERPELACIONES URGENTES

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS DE POLÍTICA GENERAL QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO EN RELACION A LA EJECUCION DEL PLAN GENERAL DE CARRETERAS 1984-1991 (Número de expediente 172/000099)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Pasamos al punto quinto del orden del día, interpelaciones urgentes.

Interpelación del Grupo Parlamentario Popular sobre medidas de política general que piensa adoptar el Gobierno en relación a la ejecución del Plan General de Carreteras 1984-1991.

Para presentar la interpelación, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro, al comienzo de esta cuarta legislatura, el 25 de enero de 1990, hace tan sólo dieciocho meses, el entonces Ministro de Obras Públicas, señor Cosculluela, comparecía ante la Comisión de Industria, anunciaba la política y los compromisos del Gobierno socialista en materia de carreteras y decía sobre el Plan General de Carreteras lo siguiente: Un Real Decreto-ley, convalidado por esta Cámara hace aproximadamente dos años, modificó el calendario del Plan de tal forma que la construcción de autovías se termine en diciembre de 1991, adelantando, por tanto, tres años el período de ejecución de las obras.

Se refería el señor Cosculluela al Real Decreto que en junio de 1988 incrementaba la inversión prevista en casi medio billón de pesetas y que el propio Ministro justificaba por tres razones: por las mejoras cualitativas en cuanto al diseño y a la calidad de las autovías; por la aceleración temporal del Plan, y por el incremento de las redes arteriales, en concreto, los accesos y circunvalaciones a las grandes ciudades como Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Málaga.

Curiosamente, señor Ministro, éstas son las ciudades que en mayo del año pasado el Gobierno presentó como a las grandes beneficiarias de un nuevo plan conocido como Plan Felipe. La aprobación de este suplemento de crédito significó el primer paso del Gobierno socialista para reconocer y rectificar algunos de

los errores, algunas de las insuficiencias e improvisaciones, y puso de relieve la falta de organización y de financiación para llevar a cabo el Plan.

Señor Ministro, han transcurrido tres años desde aquella fecha y la situación no puede ser más distinta a la diseñada entonces y mantenida por el Gobierno en un claro ejercicio de cinismo político, hasta el final del año pasado, cuando se sabía mucho antes, y el Ministro de Obras Públicas de entonces mejor que nadie, que no se cumplirían los plazos y compromisos. Plazos y compromisos que establecían, por ejemplo, la entrada en servicio de los 3.550 kilómetros de autovías para diciembre de este año, 1991, y para ello se pusieron en marcha contrataciones precipitadas para las que no se preveía la financiación necesaria y adecuada que garantizara ejecutarlas de forma continuada.

Y es que, señor Ministro, señorías, la política del Gobierno en materia de carreteras está repleta de contradicciones. Al Gobierno, con su Presidente y su Ministro de Obras Públicas al frente, se le llena la boca cuando habla de la prioridad que para el Gobierno supone la inversión en infraestructuras. ¿Pero dónde está esa prioridad, señor Ministro? ¿Dónde está la voluntad decidida del Gobierno para seguir con el esfuerzo inversor? Una cosa es lo que se dice y otra cosa bien distinta lo que se está haciendo. Y para demostrarlo están los recortes que sufren las inversiones en carreteras.

Señorías, el presupuesto inicial de 1991 supuso una disminución de 57.000 millones respecto a la programación plurianual presentada cinco meses antes con motivo del debate del Presupuesto de 1990. A esto hay que añadir el recorte anunciado hace dos meses para el vigente presupuesto y del que, señor Ministro, espero que hoy podrá concretarnos en qué cantidad afecta a la inversión en carreteras esos 106.000 millones en que se va a reducir el presupuesto en Obras Públicas y Transportes.

Si a esto añadimos que la inversión para 1992 es la de dedicar también a carreteras menos de lo necesario y menos de lo previsto en las programaciones plurianuales de años anteriores, programaciones que contemplaban, por ejemplo, para 1992 una inversión de 493.000 millones en 1990, o sea, en el presupuesto plurianual de 1990, reducida después a 437.000 millones en 1991, ¿en qué se va a quedar al final, señor Ministro, la inversión para 1992?

Usted, señor Ministro, nos explicará cómo encaja esta realidad con lo que se dice, por ejemplo, en el documento sobre el pacto social de progreso del mes de junio, que señala, en su página 19, que tampoco sería posible alcanzar una tasa de crecimiento económico adecuada si desde el sector público no se mantienen y aun se incrementan los programas de inversión en infraestructuras, y además se añade que dichas inversiones constituyen la garantía de que las empresas españolas y los ciudadanos de nuestro país van a poder contar, en un plazo no muy largo, con las mismas ventajas para competir con las empresas de otros países miembros de la Comunidad. ¿Cómo va a explicar

usted, señor Ministro, a los inversores privados que les hayan creído a ustedes y que hayan hecho importantes esfuerzos económicos pensando que se cumplirían los compromisos de modernización de nuestras carreteras en los plazos anunciados, que habrán de seguir esperando para poder contar con las infraestructuras prometidas?

Señor Ministro, ustedes dicen siempre algunas cosas interesantes y buenas para este país en periodo electoral y después hacen todo lo contrario. Además es que en sus últimas actuaciones y en las líneas del Presupuesto para 1992 parece ser que contradicen las directrices en política económica contenidas en el dictamen de la Comisión Mixta para las Comunidades Europeas aprobadas recientemente en esta Cámara y en el Senado, así como las resoluciones aprobadas por el Congreso con ocasión del último debate sobre el Estado de la nación, en las que se recoge la necesidad de continuar incrementando los esfuerzos de inversión en infraestructuras.

La situación actual de las carreteras españolas sólo permite calificar de fracaso la política del Gobierno en esta materia y de fraude la ejecución del Plan General de Carreteras en cuanto a sus plazos y a sus costes. Porque no sólo es cuestión de recursos, señor Ministro. Cuando los ha habido no han sido capaces ustedes de gastarlos adecuadamente. Total, señor Ministro, ésta es una cuestión de capacidad de gestión.

En cuanto a plazos, no sólo no es posible absorber los retrasos acumulados, sino lo que es más grave, el Gobierno en estos momentos no está en condiciones de garantizar el plazo de terminación de ninguno de los cuatro programas del Plan en el tiempo previsto, ni tan siquiera en los plazos que usted dio en junio pasado y que en dos meses, batiendo todos los récords de incumplimiento, ya no se van a poder cumplir.

Señor Ministro, ¿está usted en condiciones ya de garantizar cuándo se van a adjudicar los 465 kilómetros pendientes del pasado mes de junio en el programa de autovías y que usted, en esa fecha, anunció en la Comisión que la contratación de esos kilómetros sería para antes de final de año, y hace dos semanas, en el Senado, ha indicado la suspensión, de momento, de las contrataciones? ¿Qué va a pasar, señor Ministro, con los 2.100 kilómetros pendientes también de adjudicar del programa de acondicionamientos o con los 1.400 kilómetros del programa de reposición y conservación? ¿Qué va a pasar con las 160 variantes de las 200 previstas en el programa de acondicionamientos para ciudades y pueblos de menos de 50.000 habitantes, que todavía no sabemos si están en condiciones de adjudicar?

Señorías, no sólo no se van a cumplir los plazos a los que se comprometieron en 1988, que según usted eran muy ambiciosos, sino que ni siquiera se van a poder cumplir los plazos iniciales del Plan. Obras que estaban previstas para la primera fase de este Plan, o sea, en 1984-1987, aún no están ni siquiera licitadas, y de las contratadas no es posible saber lo que acabarán costando.

En cuanto a costes, los incrementos son algo más que

preocupantes. Sólo en el programa de autovías se ha pasado de 640.000 millones en 1988, cuando se aprobó el suplemento de crédito, a un billón sesenta y nueve mil millones en septiembre de 1991, 429.000 millones más, o sea, un 67 por ciento más. Pero si la cifra de 1988, señor Ministro, no la considera usted válida, podemos acudir a la contenida en el informe del Ministerio de Obras Públicas que envió a la Comisión Delegada del Gobierno para Asuntos Económicos en marzo de 1989, informe que decía que en pesetas de 1990 el coste de las autovías se situaba en 725.000 millones, es decir, 344.000 millones menos que el coste vigente actualmente.

En este mismo informe, señoría, el coste unitario por kilómetro se cifraba en 200 millones, y la última estimación que usted ha hecho lo sitúa en 350 millones por kilómetro, aunque no sabemos si en este coste usted incluye los 25 millones de pesetas por kilómetro que al parecer se van a precisar para la reordenación de los accesos que, según el Ministro, permitirán transformar las autovías en autopistas, como tampoco si se han incluido los costes de las expropiaciones y de los acondicionamientos del firme existente en los casos, muy numerosos, de desdoblamiento de calzada.

Por cierto, señor Ministro, y hablando de autovías, no puede usted seguir diciendo a los ciudadanos de este país que las autovías son en un 80 por ciento autopistas, porque no es así. Este es uno de los mayores fraudes de este Plan, porque no se les puede hacer creer a los conductores que cuando circulan por una autovía lo hacen por una autopista si tenemos en cuenta que de los 3.000 kilómetros que en estos momentos están en ejecución, 1.800 kilómetros son un simple desdoblamiento de calzada. Aquí, por mucha reordenación de accesos que se haga en el trazado, nunca tendrá características de autopista.

Al final de este ejercicio se habrá gastado casi un billón y medio en la ejecución del Plan, es decir, lo que en 1988 se preveía sería el coste total, y se ha hecho tan sólo la mitad. Porque en este momento se puede circular aproximadamente sólo por la mitad de él. Está claro que ustedes han gastado mucho, pero muy mal, y han desaprovechado —y de qué manera— los años de bonanza económica. Sin embargo, todavía necesitaremos, al menos, un billón y medio de pesetas para hacer frente al pago de compromisos ya contraídos, a las expropiaciones no pagadas por falta de previsión, al acondicionamiento y reposición del firme existente en los casos de desdoblamiento, a la reordenación de accesos y ejecución de vías de servicio y, por supuesto, a los compromisos futuros de las contrataciones pendientes en los cuatro programas del Plan.

Señoría, ante esta situación, al Gobierno sólo se le ocurre, al parecer —no lo sabemos todavía— preparar unos Presupuestos para 1992 en los que, según se dice, la inversión prevista para carreteras va a disminuir. Esto conducirá no sólo a no recuperar parte de los retrasos acumulados hasta ahora, sino a incrementarlos.

Señor Ministro, usted debería saber mejor que nadie

que acumular retrasos en las infraestructuras, en este caso de carreteras, significa hipotecar la capacidad competitiva española. La inversión en carreteras, por su trascendencia para el desarrollo social y económico —no olvidemos que en España el 90 por ciento del transporte de las personas se hace por carretera, y entre el 75 y el 80 por ciento del de mercancías—, por su influencia en el funcionamiento de nuestra economía y en el bienestar y calidad de vida de los españoles, no puede seguir estando sometida a aceleraciones y a frenazos que retrasan y encarecen los proyectos en marcha y aparcan los futuros. El fracaso del Plan de Carreteras, señoría, es el fracaso de la modernización y el fracaso de la oferta del Gobierno socialista para esta legislatura, puesto que habrían de terminarse a finales de 1991 la mayoría de sus cuatro programas.

España necesita hoy no sólo mantener, sino incrementar el ritmo de la inversión en carreteras, y, por tanto, establecer un marco estable para la inversión, que contenga una cuidadosa y estudiada planificación y compromisos presupuestarios que se respeten para acometerla. Es decir, señor Ministro, todo lo contrario de lo que está pasando con la ejecución del Plan General de Carreteras actualmente.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señora Martínez Saiz.

Para contestar a la interpelación en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Gracias, señor Presidente.

Señoría, el Plan General de Carreteras constituye el esfuerzo mayor que ha hecho este país para modernizar su red viaria, disminuir su déficit y homogeneizar los niveles de servicio que se ofrecen al transportista y al viajero.

El Plan está en la actualidad en plena maduración. En autovías están en servicio 1.713 kilómetros, el 50 por ciento; otros casi 1.400 kilómetros están en ejecución y van a madurar para terminarse en el próximo año; tenemos todavía en contratación 291 kilómetros, y 175 kilómetros que aún no han sido objeto de licitación.

En el programa ARCE, menos emblemático pero también muy importante, tenemos ya en servicio el 50 por ciento de los 7.200 kilómetros de actuaciones previstas, un 20 por ciento en ejecución y un 30 por ciento pendiente de contratación.

En el programa de conservación y reposición, dos terceras partes están en servicio y el tercio restante está en ejecución.

En el programa urbano, el más complicado, con actuaciones convenidas con ayuntamientos y comunidades autónomas, por tanto de ejecución más lenta, se están dando en estos momentos pasos decisivos en ciudades tan congestionadas y con tanta importancia por

la densidad y el volumen de tráfico que soportan, como son Madrid, Barcelona, Valencia y Sevilla.

Por todo ello, cabe concluir que el Plan, en su conjunto, está llegando a su terminación, o está, en algunos programas, en una fase avanzada de maduración. Permítame indicarle, señoría, que no ha habido, por nuestra parte, disparidad de criterios, como anuncia en su interpelación, en cuanto a la evolución del Plan, sino la aceptación de variaciones en sus fases pendientes de desarrollo, como consecuencia de los nuevos factores que inciden en su ejecución y que se van produciendo al ritmo de los acontecimientos presupuestarios.

Señoría, en la Comisión del Congreso, el día 8 de mayo, señalé, creo —al menos así lo intenté—, con claridad que las actuaciones del Plan General en curso originaban que en 1991 y 1992 el Presupuesto del Estado estuviese saturado en su capacidad de financiación, y que el Plan no podría terminar definitivamente hasta finales de 1993 si no se producían ajustes presupuestarios a la baja.

Posteriormente, en mi comparecencia en la misma Comisión el 26 de junio, afirmé que el grado de cumplimiento era satisfactorio, pero que las previsiones efectuadas en ningún caso permitían mantener la fecha de finales de 1991 como fin de su ejecución, y que solamente a finales de 1993 podríamos haber puesto en servicio los 500 kilómetros de autovía restantes.

En esa comparecencia expuse detalladamente las previsiones de adjudicación y contratación que se podían efectuar hasta finales del año, si de nuevo —advertí— no se producían modificaciones presupuestarias. De ser así, informé a los señores Parlamentarios que entre la fecha de esta comparecencia y final del año se habrían puesto en contratación 318 kilómetros de autovía. Pero con posterioridad a esta fecha se ha producido un ajuste en los Presupuestos Generales del Estado para 1991 que ha supuesto una disminución en las dotaciones del Plan de Carreteras por un importe de casi 10.000 millones de pesetas, 9.530 millones para ser exactos, y simultáneamente ha planeado una previsión de una asignación para 1992 que implicaba una ralentización importante en la capacidad de inversión del Ministerio.

Ante la concreción de este ajuste —10.000 millones menos— y ante un escenario distinto de aquel en el que se venía trabajando, en mi comparecencia, tercera de ellas, en la Comisión del Senado, del día 11 de septiembre, ya corregí, a la baja, algunas de las previsiones sobre las fechas de adjudicación y contratación de los tramos pendientes del Plan. En virtud de la incertidumbre que en esos momentos existía sobre los Presupuestos del 92, ya advertí que no podrían ser contratados o licitados los 291 kilómetros y 175 kilómetros, respectivamente, pendientes de actuación. De esta forma, el calendario del que disponía el Ministerio entre los meses de mayo y junio, que era la consecuencia de unas previsiones plurianuales de ejecución, tuvo que ser modificado porque en septiembre disponíamos ya de información que indicaba claramente que no se podría

contratar la obra prevista en los plazos previstos. Advertí entonces —me ratifico en ello ahora— que había que establecer, por prudencia financiera, un compás de espera, hasta conocer el resultado del proceso presupuestario y, por lo tanto, los créditos disponibles para el 92. También señalé que el recorte en esos 9.500 millones en el presupuesto del 91 se sumaba a una prioridad clara que, como Ministro en nuevas funciones, dirigía a los servicios del Ministerio, que consistía en dar prioridad al pago de las expropiaciones frente a la nueva contratación de obra. Es un criterio con el que estoy seguro de estar de acuerdo con los grupos de la Cámara: dar prioridad al pago de la expropiación antes de asumir nuevos compromisos. Entre ese criterio llevado a la práctica y la disminución de 9.500 millones de pesetas en los créditos disponibles, es evidente que ha habido que revisar los planes, los plazos de ejecución de la obra contratada, laminando su perfil temporal, y establecer un compás de espera en la nueva contratación, anunciándole ya que algunas de las obras previstas de ser contratadas con cargo a los Presupuestos del 91 tendrán que serlo con cargo a los Presupuestos del 92.

En cuanto a los Presupuestos del 92, señoría, lamento que su interpelación se produzca en un momento en el que no creo deber ni poder referirme a la información de la que dispone ya este Ministro, todavía provisional, acerca de las cifras del próximo año. No seré yo quien cometa la descortesía con el Ministro de Economía y Hacienda de anticipar en este momento las cifras de un presupuesto, que el Gobierno aprueba formalmente en un determinado momento y que se comunica formalmente a la Cámara, a través de un procedimiento establecido, que yo violaría si anticipase ahora las cifras del Presupuestos del 92 e iniciase un debate que entiendo debe tener lugar una vez que el Presidente de las Cámaras reciba, de la mano del Ministro de Economía y Hacienda, los documentos presupuestarios.

Pero una vez que así sea, señoría —y ya faltan pocos días para que así sea—, estoy a disposición de la Cámara y de la Comisión correspondiente para comparecer, directa y personalmente, ante la misma y explicar el presupuesto del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y, dentro del mismo, explicar a las señoras y señores parlamentarios las prioridades y las elecciones que nos hemos visto obligados a hacer para situar tal o cual programa de inversión pública delante de otros, porque si escoger es renunciar, es evidente que ha habido que renunciar a determinados proyectos, en determinados programas, que afectan al programa de carreteras, no sólo al programa de carreteras, y que necesitan de una explicación detallada en el momento procesal oportuno, que entiendo que no es éste.

Puedo informar a S. S. —y así lo reitero— que el ajuste presupuestario del 91 le ha costado 9.500 millones de pesetas al programa de carreteras y que la prioridad dada al pago de expropiaciones (lo que puede permitir llegar a final de año habiendo recuperado buena

parte de la acumulación producida en este terreno, de manera a dar satisfacción, justa satisfacción, a los ciudadanos afectados por los retrasos, tanto más cuanto mayor haya sido este retraso) habrá limitado la capacidad de efectuar nuevas contrataciones, que espero se puedan efectuar en los primeros meses del 92, una vez que podamos poner juntas, sobre la mesa, las previsiones presupuestarias del próximo ejercicio y los recursos disponibles en 1991.

Pero el coste de las expropiaciones, mayor de lo previsto, va a inducir inevitablemente a una temporización de los programas de inversión en carreteras, porque sigo pensando que es prioritario pagar las expropiaciones efectuadas, en los costes que determinen los jurados de expropiaciones efectuadas, con respecto a la contratación de nueva obra, y espero que S. S. esté de acuerdo conmigo sobre este criterio que venimos utilizando y que seguiremos utilizando hasta que consigamos un ajuste presupuestario adecuado al volumen de la obra comprometida, a las previsiones de nueva contratación y a los costes efectivos de las expropiaciones efectuadas.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, señorías, la verdad es que es una pena que la opinión que le merezca el estado actual del Plan General de Carreteras de nuestro país sea que está muy maduro. Realmente, en sus explicaciones aquí hoy, ante esta Cámara, usted nos ha venido a decir una vez más, como lo viene haciendo desde que está al frente de este Ministerio, que esto es lo que hay, que nos conformemos y que usted procurará hacerlo lo mejor posible de aquí en adelante, sin asumir para nada los errores cometidos anteriormente, porque, señor Ministro, yo llevo seis meses esperando a que me contesten del Ministerio sobre el importe y el volumen de los proyectos adicionales a los que ya están ejecutados; yo llevo seis meses esperando a que me contesten cuántas de las 200 variantes de ciudades de menos de 50.000 habitantes están por adjudicar y en qué situación administrativa se encuentran.

Señor Ministro, si solamente va a suponer una reducción de 10.000 millones en el Presupuesto de este año y usted decía que las expropiaciones pendientes —lo dijo en la Comisión— eran aproximadamente de 30.000 millones, ¿por qué se han pagado las nuevas adjudicaciones? Si usted nos decía hace unos meses que ya estaba todo previsto para que se terminara la ejecución del Plan General de 1993, ¿a cuándo vamos a esperar? Porque lo que no se haga y se pague este año usted dice que se pagará el año que viene.

No me diga usted que no estamos de acuerdo en que se paguen primero las expropiaciones, porque en eso sí estamos de acuerdo. Precisamente el Grupo que le-

vantó la liebre en esta Cámara en cuanto a que las expropiaciones no estaban pagándose y que no estaban previstas fue el Grupo Popular en la ponencia de Carreteras, porque a una pregunta de esta Diputada, el anterior Director General de Carreteras sobre si estaban contempladas las expropiaciones en los proyectos de obra, me dijo que no, que se pensaban pagar, como otras cosas, con las bajas en las licitaciones de las obras.

Señor Ministro, si estas no son improvisaciones, si estos no son errores de planificación, como lo que ocurre con tramos de autovía que estaba previsto que se terminaran en el primer período de ejecución de este Plan, como son Carolina-Bailén, Caudete-Requena, la variante de Almansa, o la autovía de Madrid-Burgos, que de sus 222 kilómetros sólo tiene en servicio 150, o sea, el 45 por ciento —y tenía que estar hecho en el primer período, con lo que, aun dándole dos años más de plazo, habría tenido que estar en 1989, pero es que todavía sólo está hecho el 45 por ciento de esos 222 kilómetros—, usted me dirá qué son.

¿Y qué me dice usted, señor Ministro, de las deficiencias en las distintas autovías, que a los seis o siete meses o al año de ponerlas en servicio hay que volver a actuar sobre ellas porque todavía tienen defectos de construcción y los controles no han debido ser bien hechos? ¿Y qué me dice usted de los tramos de autovía que se ponen en servicio, se inauguran y luego aparece un cartel amarillo que pone: «Precaución, obras. Apertura provisional»? De éstos conocemos muchos todos los que estamos en esta Cámara y todos los ciudadanos de este país.

Señor Ministro, yo creo que ni nosotros ni ustedes ni los partidos de la oposición ni los ciudadanos de este país nos podemos resignar a la situación actual de las carreteras en España, porque, ahora que en Europa se está hablando de las dos velocidades, de lo que sí estamos seguros algunos es de que, entre lo que tardan ustedes en hacer las carreteras y lo que gastan, a España le va a ser muy difícil alcanzar a otros países de la Comunidad Europea en esto de las velocidades.

Gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señora Martínez.

Señor Ministro, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, comprendo que el Grupo de la oposición tenga especial interés en criticar el programa de carreteras, porque es una de las mayores y mejores realizaciones de esta década. Es normal que centren su crítica sobre aquello que constituyen uno de los activos más evidentes y mejor reconocidos como tales por el conjunto de la ciudadanía.

Puede usted decir lo que quiera sobre el panel amarillo que ha visto un día en un sitio. Puede usted decir lo que quiera sobre el tramo que todavía no ha entrado

en servicio. Puede que tenga usted hasta razón en reconocer lo que yo reconozco, que a menos dinero en el presupuesto de 1991 y de 1992, un retraso correspondiente en la ejecución de las obras. Pero diga usted lo que diga, 3.500 kilómetros de autovía terminados en 1991 o en 1992 o en 1993 (porque, terminados o no, estamos hablando de 400 kilómetros de más o de menos sobre 3.500) es la mayor transformación estructural que ha recibido jamás la geografía española, es la mayor transformación que la vieja piel de toro ha recibido de la acción de un Gobierno. Y eso lo saben, lo reconocen, lo viven, lo palpan los automovilistas y los transportistas españoles día a día, y lo reconocen las encuestas. Si hay algo que se reconoce en este país que ha mejorado de forma extraordinaria, son las carreteras. Y no lo digo ni yo ni usted; lo dicen las encuestas que hace el Ministerio para conocer el grado de satisfacción de los conductores españoles sobre el uso de nuestra red de carreteras.

Sí, siga usted tirando piedras, siga usted tratando de criticar todo lo que pueda, está en su obligación y en su derecho, pero es difícil que convenza usted al país de lo que cada día es más patente y evidente: de los miles de kilómetros de dobles calzadas, con características geométricas de autopista en la mayor parte de su trazado, que reconocen los automovilistas que ha significado y seguirá significando un cambio trascendental en el sistema de transportes español.

Y cuando dentro de un año hayan madurado los 1.200 kilómetros, 100 kilómetros al mes, que están en obras y a punto de terminar, y cuando tengamos ya los 3.100 kilómetros en ejecución en servicio, será mucho más difícil, señoría, que pueda usted seguir hablando del panel amarillo, de la grieta en la calzada y de los retrasos, porque día a día habrán constatado los españoles que durante este período ha tenido lugar la más profunda transformación del sistema de infraestructuras de transportes español de toda su historia.

Muchas gracias. (**Algunos señores Diputados: ¡Muy bien! ¡Muy bien! Aplausos en los bancos de la izquierda.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Ministro.

¿Grupos que desean intervenir en el debate? (**Pausa.**)

Por el Grupo Mixto tiene la palabra el señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, efectivamente, este es un tema que estamos debatiendo con una frecuencia inusitada. He tenido ocasión de estar en todas las Comisiones a que usted ha hecho referencia, del 11 de mayo, del 26 de junio; tengo aquí la referencia de la reunión del 11 de septiembre en el Senado, y aquí también he tenido ocasión de hacer algunas preguntas. Por tanto, es insistir en el tema.

Yo creo que usted tiene razón en una gran parte, pero todas las cosas hay que explicarlas. Evidentemente se ha avanzado mucho más ahora que en toda la histo-

ria, porque también ahora hay más medios y más presupuestos que en toda la historia y, por tanto, de alguna manera, una cosa es consecuencia de otra. O sea, vamos a dejar las cosas en su justo término.

Yo he tomado la palabra, señor Ministro, desgraciadamente para insistir una vez más. Hay 3.550 kilómetros de autovías previstos. De ellos hay 3.000 prácticamente entre construcción y en servicio. Solamente quedaban, según el informe que tengo del mes de junio, 318 en contratación y 175 cuya licitación todavía no estaba ni siquiera dispuesta. Debido al recorte, usted acaba de anunciar que 290, más o menos, no se podrán contratar y que los 175 van a seguir así. Desgraciadamente, según el mapa que usted o su Ministerio nos facilitó en aquella fecha, cinco trayectos afectan a las comunicaciones con la Comunidad Valenciana. De esos cuatrocientos y pico kilómetros, de esos cinco tramos uno sí ha sido contratado. No estoy muy seguro, porque no tengo datos fiables, pero, al menos en el mapa que se nos dio, había cinco, que eran el de Arganda, un tramo de Caudete a Requena y tres desde Almansa a Valencia. Había tres tramos que no estaban licitados.

Yo no le voy a criticar el Plan. Todo es mejorable en la vida. Todos quisiéramos que en las autovías se fuera a 120 y no a 80 en algunos sitios o a cien. Pero también es necesario acondicionar o acomodar las posibilidades reales del bolsillo de los españoles a la realidad de nuestras carreteras. Eso es evidente. Lo que sí le pido es que dentro de sus planes —usted lo ha dicho muchas veces, que hay ciertas prioridades— no se olvide de esto que sigue quedándose ahí, porque, desgraciadamente es un hecho que se puede comprobar perfectamente. Este Plan está maduro, pero en algunos casos todavía no se ha plantado el árbol, señor Ministro. Hay tramos que nos afectan mucho, en los que todavía ni siquiera está hecho el proyecto o por lo menos no ha salido a licitación. Esto es lo que, una vez más, le recuerdo. Ya sé que lo tiene en cuenta, ya sé que todos tenemos que acomodarnos a esos recortes presupuestarios, pero, por favor, que seamos todos, no solamente la Comunidad Valenciana.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Oliver.

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Santos Miñón.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Señor Presidente, señorías, en nombre de mi Grupo Parlamentario, Centro Democrático y Social, voy a fijar la posición del mismo con respecto a la interpelación del Grupo Parlamentario Popular sobre medidas de política general que piensa adoptar el Gobierno con relación a la ejecución del Plan General de Carreteras 1984-1991; posición que, de momento, va a quedar pendiente de conocer el contenido de la moción, en la cual, si ello es posible, el Grupo Popular creo que concretará lo que contiene su interpelación. Y queda pendiente por una serie de ra-

zones que lo justifican sobradamente. Razones que van desde el hecho de que esta interpelación se ha presentado el mismo día en que se debatía una interpelación anterior, aunque más concreta, puesto que se limitaba a la red de autopistas, pero que afectaba al conjunto del Plan Nacional de Carreteras y a todo lo que se refiere a este tipo de infraestructuras. Además, porque no da por conocido el trabajo que se está desarrollando dentro de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en la ponencia de carreteras, en la cual se está haciendo un seguimiento sobre el cumplimiento del Plan Nacional, actualmente vigente.

Por otro lado, hay que tener en cuenta la imprecisión que observamos en el texto de la interpelación, en algunos de sus aspectos; en otros, incluso, la contradicción, que va hasta de párrafos entre sí, que da lugar a una mala interpretación, interpretación sesgada o distinta de lo que, al parecer, pretende el Grupo interpelante.

También hay que tener en cuenta que como uno de los efectos, retrotrae a 1991 las previstas restricciones presupuestarias que van a efectuarse en 1992, lo que tampoco es procedente establecer como una de las razones que están limitando la finalización del Plan Nacional de Carreteras. Asimismo, tiene otro inconveniente para nosotros y es que vemos que está limitada exclusivamente al Plan Nacional de Carreteras 1984-1991, sin perspectivas, sin anunciar, sin plantear siquiera la necesidad o conveniencia de la renovación de ese plan o la ejecución de uno nuevo. Es otra de las razones por las que en principio no podemos pronunciarnos sobre la interpelación. Habrá que esperar a ese momento.

Sin embargo, debemos añadir que iniciativas tan repetidas sobre un mismo tema no ayudan a clarificar, ni a impulsar la acción, sino muchas veces a provocar confusión, no sólo dentro de la Cámara y de la actividad de todos los grupos —todos los grupos estamos enormemente interesados en llegar a la finalización de ese plan, a la ejecución de un plan nuevo que una forma definitiva complete la red de carreteras que necesita nuestro país para su desarrollo socio-económico—, sino, además, este tipo de iniciativas, digo, lleva a una confusión hacia el exterior porque se van ampliando y modificando las cifras a medida que va pasando el tiempo, y ello puede dar lugar a interpretaciones erróneas y dispares con respecto a la situación en que se encuentra.

No es tampoco una iniciativa que por sí mejore la actividad de la Cámara; al contrario, en parte ocupa el lugar de alguna otra que podría ser más interesante en estos momentos. En definitiva, mi Grupo, sin perjuicio de utilizar en su momento su derecho a presentar las enmiendas que considere oportuno, esperará a la presentación de la moción para pronunciarse.

Nada más. Gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Santos.

Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, señorías, señor Ministro, estamos repitiendo el debate del 26 de junio en Comisión. De todas maneras, del debate de hoy, prescindiendo ya de lo que pueda decir la moción de la próxima semana, hay que sacar la conclusión positiva, que es la disponibilidad por su parte, señor Ministro, para explicar claramente los programas del Presupuesto del 92.

Yo, en la intervención del 26 de junio en Comisión, cuando diversos portavoces le desearon suerte en el desarrollo de su trabajo en el Plan, si se acuerda, le dije que yo no le deseaba suerte, porque confiaba en su eficacia. Hoy, además de confiar en su eficacia, ya debo empezar a desearle suerte, porque la va a necesitar.

De todas maneras, señor Ministro, nuestro Grupo, o al menos los que estamos trabajando en el tema que nos trae hoy aquí, creemos que usted simplemente es Ministro de infraestructuras, de ese gran Ministerio de infraestructuras, por unas causas muy concretas: una mala planificación en las grandes inversiones que ha tenido el Gobierno en años anteriores.

Ya en la ponencia sobre el Plan General de Carreteras el Secretario General para las infraestructuras del Transporte Terrestre, el señor Pérez Touriño, y después también usted en Comisión, nos dieron muchos datos. Hoy hemos hablado de muchos kilómetros, pero de cantidades no hablamos. Hoy ha salido la cantidad de 10.000 millones de pesetas, que es la reducción por el ajuste presupuestario de 1991. Después, en las distintas intervenciones, se observa que un Plan de Carreteras que tenía costar, en pesetas de 1988, del orden del billón de pesetas, acabará costando en el año 1994, o cuando sea ahora con los reajustes presupuestarios, alrededor de tres billones de pesetas. ¿Por qué no se explican esos desajustes? Ese es uno de los grandes temas de por qué se busca la eficacia de una persona que en cuestiones presupuestarias es experta al frente de un Ministerio de infraestructuras. Hemos de sumar a ello otras infraestructuras que estaban en otro Ministerio, en el de Transportes: Plan de Transporte Ferroviario, prácticamente retrasado, por no decir parado; un tren Madrid-Sevilla, que comprendía una variante de Despeñaperros, que después se transforme en un tren de alta velocidad que exige la prolongación de la primera variante hasta Madrid, nueva estación, continuación hasta Córdoba y Sevilla. De los 50 ó 60.000 millones de pesetas previstos se pasa a 400.000 millones de pesetas, y lo que pueda quedar.

Sobre estos planes, como el de transportes, por ceñirme a él, se ha estado hablando, con unos datos, pero sin cifrarlos en pesetas, y se nos dice continuamente que se está adaptando este Plan a las nuevas normas de la Comunidad, de que se ha mejorado, etcétera. Reconocemos el esfuerzo, verdaderamente se ha hecho un gran esfuerzo y llegaríamos a aceptar —como lo hicimos en Comisión— el hecho de que un plan que iba del 1984-1991, por las circunstancias que sean, pueda lle-

gar hasta 1994. Sí hay que tener en cuenta, no obstante, que ha habido una mala planificación, sobre todo en los temas presupuestarios.

El gran debate de autovía-autopista se ha celebrado muchísimas veces en Comisión, pero en realidad se nos dice que el plan varía porque las autovías ahora parecen ser autopistas, lo cual, aunque en algunos tramos se da esta circunstancia, esto no es verdad, porque uno se encuentra con la limitación en la velocidad. En las autovías ahora se puede circular a cien kilómetros por hora y en las autopistas está permitida una mayor velocidad.

Entrando en el «quid» de la cuestión, he de decir que la mala planificación proviene de no considerar de una manera correcta la Ley de Contratos del Estado. Las personas que en ese momento se encontraban al frente del Ministerio hicieron uso de aquel refrán catalán de estirar más el brazo que la manga, por cuanto posiblemente contrataron las cantidades totales que tenían presupuestadas, cuando tenían que haber contado aunque no fuese más que con el 10 por ciento, más o menos, para pagar expropiaciones. No ha habido suficientes bajas, no se han pagado expropiaciones y hay 30.000 millones de pesetas por pagar.

También hay que prever que en todo contrato puede haber al final de la obra un 10 por ciento de liquidación, pues está autorizado en la Ley de Contratos. Asimismo, hay que prever las modificaciones y reformas, que pueden subir hasta un 20 por ciento de la obra licitada. Asimismo, están las revisiones de precios, que pueden oscilar entre un 6 y un 9 por ciento. Muchas de estas cantidades están por pagar. Creemos que todas las obras contratadas no tenían previstos todos es

tos conceptos. ¿Cómo se pagan las liquidaciones, las reformas, las modificaciones, las revisiones, las expropiaciones? En ponencia le expuse al Secretario General que me daba la impresión de que el Ministerio necesitaba al menos dos anualidades de su presupuesto de inversiones para pagar todo lo que quedaba pendiente. Eso es muy difícil de llevar a cabo, porque significaría paralizar todas las inversiones.

Por lo tanto, yo le deseo suerte, ya que en estos momentos creemos que usted se encuentra con esta problemática. Hay que pagar una gran cantidad de certificaciones de obras, de revisiones, de reformas, de adiciones que no estaban previstos, y al mismo tiempo tiene que llevar un ritmo de las obras más o menos aceptable. Por contra, señor Ministro, se va a encontrar con los recortes presupuestarios que en estos momentos tenemos.

Por consiguiente, de esta interpelación sacamos como positivos no ya los puntos de la moción, que discutiremos en todo caso la semana próxima, sino su disponibilidad hacia la Cámara, mediante la cual esperamos poder tener más claros los programas del Presupuesto del año 1992.

Nada más y muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Sedó.

El Pleno reanudará sus trabajos mañana, a las nueve de la mañana.

Se suspende la sesión.

Eran las seis y treinta 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