



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 144

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIX PONS IRAZAZABAL

Sesión Plenaria núm. 138

celebrada el miércoles, 13 de noviembre de 1991

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DIA	
— Dictamen de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios sobre el análisis de la situación actual del turismo en España	6960
— Dictamen de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en relación con el Informe elaborado por la Ponencia para el análisis de la situación actual del turismo en España (número de expediente 154/000016/0006)	6960
Preguntas:	6979
Interpelaciones urgentes:	
— Del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas de política general que va a poner en marcha el Gobierno para afrontar con realismo y eficacia los problemas que el tráfico viario tiene planteados en nuestro país, con especial referencia a las recomendaciones que otras Instituciones del Estado y de Organismos internacionales han dado a conocer recientemente para mejorar nuestra seguridad vial (número de expediente 172/000105)	6998
— Del Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre medidas a adoptar para reducir el número de siniestros en el mar (número de expediente 172/000106)	7010

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 145, de 14 de noviembre de 1991.)

SUMARIO

Dictamen de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios sobre el análisis de la situación actual del turismo en España.

Página

Dictamen de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en relación con el informe elaborado por la Ponencia para el análisis de la situación actual del turismo en España 6960

*En nombre de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, expone el dictamen elaborado por la Ponencia creada al efecto el señor **Costa Costa**. Informa a la Cámara acerca de lo que han sido los trabajos de la Ponencia, los datos que amparan las conclusiones a las que han llegado sobre la situación actual del turismo en España, así como las propuestas de resolución que pueden ayudar a resolver la problemática que afrontan, afirmando que la Ponencia ha tenido como elemento de trabajo las documentaciones que amparan las normativas autonómicas, estatales y europeas, así como diversos contactos con los responsables públicos y privados, no sólo de carácter nacional, de cuyas documentaciones y entrevistas la Ponencia ha tomado en consideración la mayor parte de ellas, constituyendo un elemento importante del trabajo para la elaboración de las conclusiones. Igualmente se ha realizado un análisis documentado sobre una serie de aspectos que, sin ser propiamente de política turística en algunos casos, sí son elementos que condicionan el desarrollo del sector turístico en nuestro país y en cualquier otro que quiera apostar por el turismo como parte importante de su economía.*

A continuación expone algunos datos macroeconómicos relativos a la aportación del sector turístico a la economía nacional, señalando que tal aportación se cifra en un 8,7 por ciento de nuestro producto interior bruto y significa alrededor del 11 por ciento en la creación total de empleo de nuestro país, con unos 11.000 millones de dólares de superávit en la balanza exterior de pago. Tales datos deberían llevar a la conclusión de que el turismo es uno de los elementos básicos de nuestra economía y, por tanto, explican la necesidad de actuar sobre él desde las distintas perspectivas que lo afectan. Añade el señor Costa que, analizada la realidad actual del sector, se observan algunos datos que apuntan ya hacia las políticas de futuro, partiendo del hecho de que el sector turístico es uno de los sectores de la economía española más competitivos en el contexto internacional. Estos datos, ligados el crecimiento global de turismo a nivel mundial, deben hacernos creer en el futuro del sector como algo realmente esperanzador de nuestra economía.

Esta es justamente la apuesta en la que se basan el conjunto de resoluciones y conclusiones a que ha llegado la Ponencia. No obstante, para mantener e incrementar esta competitividad habrá que desarrollar distintas políticas a nivel nacional, autonómico y local. En esta línea, apunta también algunas características o aspectos diferenciales, según se trate de la oferta turística de sol y playa o lo que podrían denominar sectores turísticos alternativos con grandes capacidades de desarrollo en nuestro país y que permitirían equilibrar riesgos y nuestra oferta turística en el conjunto mundial. Termina el señor Costa resaltando el grado de acuerdo a que ha llegado la Ponencia en el conjunto de las resoluciones, en parte debido al largo camino de diálogo que han recorrido y que les ha permitido aceptar el 43 por ciento de las enmiendas presentadas al conjunto de la Ponencia, porcentaje que puede incrementarse aún más en este trámite parlamentario a través de enmiendas transaccionales que tiene previsto proponer.

*En defensa de las enmiendas del Grupo Popular interviene el señor **Aguirre Rodríguez**, aludiendo, en primer lugar, a las conclusiones de la Ponencia como el fruto de la labor realizada durante varios meses por los representantes de los diversos Grupos Parlamentarios, a través de un trabajo bien planteado desde el punto de vista técnico y correctamente enfocado desde un punto de vista político. La voluntad común de abordar acertadamente la situación actual del turismo en España, analizando sin miedo las causas de su deterioro para encontrar soluciones que no supongan parchear algo que exige un tratamiento riguroso, ha impregnado todo ese trabajo de un espíritu de consenso que era la condición inicial e insustituible para comenzar a abordar el problema.*

El Grupo Popular entiende que abordar un asunto tan importante para nuestra economía como es el del turismo desde planteamientos partidistas o sectarios constituiría un error importante. Reconoce que, aunque el trabajo en Ponencia ha sido obra de todos, los redactores del texto buscan disfrazar la realidad para hacerla menos cruda y pretenden disimular el diagnóstico fundamental de lo que ocurre con el turismo en España. Es una mala forma de abordar las soluciones de un sector tan importante si se comienza con miedo a llamar a las cosas por su nombre.

La situación del turismo en España es de enorme dificultad porque acumula progresiva y peligrosamente una serie de carencias y deterioros que hacen temer por su capacidad competitiva. El modelo turístico español presenta serios defectos que permiten afirmar que tal modelo está en crisis. Sin embargo, en la Ponencia los miembros responsables del sector turístico en nuestro país han manifestado otras opiniones verdaderamente preocupantes, cuando la realidad es que esta Cámara y el Gobier-

no no pueden permanecer inmóviles ante la situación actual del sector. Entre los problemas a los que atribuye gran importancia menciona una planta hotelera obsoleta, la inseguridad ciudadana o la degradación del medio ambiente, y cerrar los ojos a esa realidad no es ninguna solución. Las propias conclusiones y recomendaciones del informe de la Ponencia son los suficientemente elocuentes como para demostrar que no se suaviza con palabras una cruda realidad incuestionable.

Agrega el señor Aguirre que el Grupo Popular no está por la aplicación de parches ni por la adopción de medidas poco rigurosas o aisladas que conviertan las propuestas de resolución que se adopten en una mera relación retórica. El propio trabajo de la Ponencia concluye con unas propuestas de resolución que por sí mismas constituyen el más palmario reconocimiento de la inexistencia de una política turística. Sin embargo, se pone en evidencia la contradicción que existe al reconocer los fallos que tienen lugar y la coincidencia en la terapia a utilizar con la falta de aportación de recursos para hacer realidad la mejora del sector. Esta incoherencia es la peor de las consejeras para enfrentarse a la búsqueda de soluciones necesarias e inaplazables. Mientras este Parlamento reconoce que es necesario un plan de mejora y competitividad, un sistema de calidad del producto turístico, el Gobierno no contempla presupuestariamente su realización. La falta de visión de futuro de nuestra Administración le impide ver que un retraso en la adopción de las medidas propuestas para el sector puede dejarnos en una situación de precariedad competitiva para el futuro.

Termina el señor Aguirre manifestando que resulta claro que la situación en la que se encuentra el turismo en España es consecuencia de una falta de política turística, y mucho teme que si después de este Pleno las decisiones que se aprueben como consecuencia de las recomendaciones de la Ponencia no se ven reflejadas en los Presupuestos, se convertirán en un esfuerzo baldío, y no considerarían acertado convertir en inútil un esfuerzo valioso que han realizado entre todos.

El señor **Sedó i Marsal**, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), manifiesta que nunca aceptaron la palabra crisis referida al sector turístico por entender que más bien lo que se necesitaba era una reconversión, una adaptación de toda la temática turística. Personalmente se sienten muy satisfechos de cómo se ha trabajado en Ponencia, dando lugar a un documento que les parece válido. En dicho documento, de 62 páginas, se recogen las comparecencias habidas, un resumen de las entrevistas y las enmiendas presentadas, todo lo cual se encuentra a disposición de los señores Diputados.

A continuación alude a las enmiendas formuladas

por su Grupo, en gran parte relacionadas con el hecho competencial autonómico, bastantes de las cuales fueron aceptadas en trámites precedentes, quedando vivas seis de ellas para este trámite del Pleno, dando cuenta del contenido de las mismas.

El señor **Mardones Sevilla**, del Grupo Mixto, defiende las enmiendas presentadas, que afectan a la especial problemática de la insularidad que en el archipiélago canario tiene precisamente la actividad económica, social y técnica del turismo. Mostrando su acuerdo con el enfoque que ha dado la Ponencia a la propuesta que se eleva al Gobierno y a los poderes públicos en general, así como a los sectores económicos y sociales implicados en la actividad turística, desea realizar una aportación de perfeccionamiento de dicha propuesta, fundamentalmente desde el ámbito de la singularidad canaria a que antes aludía. En esta línea, expone a continuación el contenido de sus enmiendas, para las que pide el respaldo de la Cámara.

El señor **Santos Miñón** interviene, en nombre del Grupo del CDS, mostrando su práctico acuerdo con la globalidad del informe de la Ponencia, por considerar que lo expuesto en el mismo reúne más o menos el sentido que deben tener las propuestas a aplicar para reactivar un sector del que no se puede decir que está en crisis, sino más bien en un momento de baja actividad, pero respecto del que las soluciones pueden estar en nuestras manos, e indudablemente están comprendidas en las recomendaciones del informe de la Ponencia.

A continuación expone el interviniente el contenido de las enmiendas de su Grupo Parlamentario, anunciando la retirada de buena parte de las mismas.

Completa el turno en representación del Grupo del CDS el señor **Martínez-Campillo García**, reiterando el acuerdo general con las conclusiones del informe, si bien desea matizar algunas cuestiones, con el propósito de que aquél no nazca muerto. En este sentido piensa, en primer lugar, en la necesidad de buscar una intensa vinculación con la realidad de los planes de infraestructuras. En segundo lugar, debería aclarar la rentabilidad que se busca a las empresas públicas o semipúblicas y cuál es su papel a la hora de convertir en realidad esa declaración tan importante que se hace de que el turismo tendrá carácter estratégico como sector. En tercer lugar, alude al medio ambiente, materia en la que reconoce que no se puede llegar muy lejos, y, por último, está el tema de la ordenación del territorio, resaltando que el dictamen está repleto de apelaciones a incumplimientos permanentes de las leyes, comenzando por la Ley del Suelo o la Ley de Costas.

En turno en contra de las enmiendas, interviene el señor **Costa Costa**, en nombre del Grupo Socialis-

ta, ofreciendo diversas enmiendas transaccionales, continuando en la línea de diálogo que ha presidido la labor en Ponencia y Comisión. Se trata de un esfuerzo por conseguir el máximo apoyo para el informe de la Ponencia. Respecto a las restantes enmiendas, procede a rebatir las mismas, ya que en poco o nada se corresponden con los discursos que se han escuchado esta mañana.

Replican los señores Aguirre Rodríguez, Sedó i Marsal, Mardones Sevilla y Santos Miñón, duplicando el señor Costa Costa.

Para fijación de posiciones intervienen los señores Oliver Chrivella y Moreno Olmedo, del Grupo Mixto; Peralta Ortega, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y Ansotegui Aranguren, del Grupo Vasco (PNV).

Por último, se procede a las votaciones de las enmiendas de los diversos Grupos Parlamentarios, así como de las transaccionales presentadas por el Grupo Socialista y del dictamen de la Comisión, que es aprobado por 262 votos a favor y dos abstenciones.

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

Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.

Página

Preguntas 6979

Página

Del Diputado don César Villalón Rico, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Sanidad y Consumo: ¿Cuáles han sido los criterios establecidos en relación con el número y tipo de especialidades que se ofertan en el Concurso-Oposición del sistema MIR de este año (Número de expediente 180/001053) .. 6979

Página

Del Diputado don Rodrigo De Rato Figaredo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Economía y Hacienda: ¿Qué instrucciones ha dado el Gobierno a las empresas con mayoría de capital público y a sus filiales para que no se sustraigan a la soberanía fiscal del Estado español? (Número de expediente 180/001044) .. 6981

Página

De la Diputada doña Isabel Tocino Biscarolasaga, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Economía y Hacienda: ¿Cuáles son las razones por las

que el Presidente del Gobierno ha afirmado que ve más fácil el acuerdo sobre la Unión Económica y Monetaria que el acuerdo sobre la Unión Política? (Número de expediente 180/001046) 6981

Página

Del Diputado don Angel García Ronda, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué previsiones tiene el Gobierno para afrontar la grave situación laboral y económica que puede presentarse en la ciudad de Irún a partir del 1 de enero de 1993, con motivo de la casi total desaparición del tráfico aduanero? (Número de expediente 180/001055) 6983

Página

De la Diputada doña Carmen Romero López, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Ministerio de Trabajo de la distribución de las prestaciones familiares derivadas de la aplicación de la Ley de Pensiones no Contributivas? (Número de expediente 180/001059) 6984

Página

Del Diputado don Angel Mario Carreño Rodríguez-Maribona, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Educación y Ciencia: ¿A qué se deben los 10.896 millones de pesetas que incrementan en agosto de 1991 los 33.279 del crédito inicial del presupuesto del Consejo Superior de Deportes? (Número de expediente 180/001049) 6984

Página

Del Diputado don Manuel García Fonseca, del Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno ante los reiterados accidentes acaecidos en las centrales nucleares españolas, en especial las de primera generación como las de Santa María de Garoña (Burgos) y José Cabrera (Gudalajara)? (Número de expediente 180/001038) 6985

Página

Del Diputado don Rafael Martínez-Campillo García, del Grupo parlamentario de CDS, que formula al Gobierno: ¿Tenía información el Gobierno del in-

cremento de incidentes en las centrales nucleares y qué valoración hace de ello respecto al futuro? (Número de expediente 180/001041)	6986
	Página
Del Diputado don José Antonio Alonso Conesa, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué planes tiene el Ministerio para la factoría de Cartagena de la empresa nacional BAZAN dependiente del INI? (Número de expediente 180/001057)	6987
	Página
De la diputada doña María Dolores Pelayo Duque, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Tiene el Gobierno previsto modificar la legislación referente a la póliza de abono para el suministro de energía eléctrica y las condiciones de carácter general de la misma? (Número de expediente 180/001058)	6988
	Página
Del Diputado don Juan Oliver Chirivella, del Grupo parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Conoce el Sr. Ministro las causas por las que la Presidenta de Renfe ha declarado que el Convenio entre Renfe y el Ayuntamiento de Valencia debe reconsiderarse de nuevo partiendo de cero? (Número de expediente 180/001037)	6989
	Página
Del Diputado don Felipe Camisón Asensio, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. ministro de Obras Públicas y Transportes: ¿Es consciente el Sr. Ministro de las dificultades por las que está atravesando el sector del transporte por carretera? (Número de expediente 180/001045) ..	6990
	Página
Del Diputado don Javier Arenas Bocanegra, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes: ¿Qué criterios ha seguido el Ministro de Obras Públicas y Transportes para proponer que se retire la licencia a las emisoras de radio que emitan comunicaciones telefónicas interceptadas, en el Proyecto de Ley que modifica la Ley de	

Ordenación de la Telecomunicaciones? (Número de expediente 180/001048) ..	6991
	Página
Del Diputado don Luis Angel Alegre Galilea, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Sanidad y Consumo: ¿Qué medidas ha tomado ese Ministerio para evitar la proliferación de algas cianofíceas en los embalses españoles? (Número de expediente 180/001050)	6992
	Página
Del Diputado don Jaume Antich i Balada del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Para cuándo se prevé la finalización del nuevo puente sobre el Ebro entre Mora d'Ebre y Mora la Nova? (Número de expediente 180/001054)	6993
	Página
De la Diputada doña Anna Balletbó i Puig, del Grupo parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Puede el Ministerio informar sobre las características del nuevo contrato entre el Estado y la Compañía Telefónica? (Número de expediente 180/001056)	6993
	Página
Del Diputado don Lluís Recoder i Miralles, del Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Gobierno: ¿Qué valoración merecen al Gobierno las declaraciones del Jefe Provincial de Tráfico de Barcelona, quien afirmó que el facilitar información sobre accidentes al Gobierno de la Generalitat podría ser contraproducente? (Número de expediente 180/001042) ..	6994
	Página
Del Diputado don Pere Balta i Llopart, del Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Gobierno: ¿Qué medidas ha adoptado el Ministerio del Interior para resolver el problema de orden público originado por la venta de drogas en diferentes barrios del entorno urbano de Barcelona? (Número de expediente 180/001043)	6995
	Página
Del Diputado don Francisco Alvarez-Cascos Fernández, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué acciones ha em-	

prendido el Gobierno contra los dirigentes de HB a los que el Secretario de Estado para la Seguridad responsabilizó públicamente de participar en la dirección de la banda terrorista ETA? (Número de expediente 180/001047) 6996

Página

Del Diputado don José Ramón Pascual Monzo, del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro del Interior: ¿Considera el Ministro del Interior que destinar a los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado al País Vasco es un castigo? (Número de expediente 180/001052) 6997

Página

Interpelaciones urgentes 6998

Página

Del Grupo parlamentario Popular en el Congreso, sobre medidas de política general que va a poner en marcha el Gobierno para afrontar con realismo y eficacia los problemas que el tráfico viario tiene planteados en nuestro país, con especial referencia a las recomendaciones que otras instituciones del Estado y de organismos internacionales han dado a conocer recientemente para mejorar nuestra seguridad vial 6998

En representación del Grupo Popular, el señor Morano Masa defiende la interpelación formulada sobre la situación actual y los problemas graves que afectan el tráfico rodado y a la seguridad vial en nuestro país, con el doble objetivo de poner, en primer lugar, de manifiesto la gran preocupación de su Grupo por lo que consideran un grave deterioro de las condiciones actuales de la circulación rodada en España e intentar ofrecer sus propias soluciones y, en segundo lugar, intentar conocer, si es posible, la opinión del Gobierno sobre este asunto y los planes que pueda tener para su mejora. Como inevitable punto de partida, su Grupo Parlamentario desea declarar que la regulación de las condiciones en que ha de realizarse el tráfico rodado y la garantía de un mínimo grado de seguridad para los usuarios suponen la puesta en práctica de acciones políticas que forman parte de un concepto más amplio en el que éstas deben integrarse, cual es el de la seguridad pública considerada como un todo y del que la seguridad vial sólo es una parte, aunque muy importante. Añade que hablar de que España ha sufrido un grave deterioro de su seguridad vial no resulta a estas alturas una opinión aislada ni que pueda calificarse de catas-

trofista, pues los datos dejan poco margen de duda sobre tal afirmación. En apoyo de sus manifestaciones expone la evolución de los accidentes desde el año 1975 hasta la fecha, con un aumento de aquéllos muy importante en los últimos años, en contraposición con lo que ha sucedido en los países de nuestro entorno. Como conclusiones a extraer de los datos expuestos, cabe señalar que los accidentes de tráfico constituyen hoy en España la primera causa de muerte no natural y el principal generador de minusvalías e incapacidades físicas de nuestra población, a la vez que provocan un coste estimado oficialmente de un billón de pesetas anuales, aunque en la realidad debe superarse dicha cifra.

Si se intentan averiguar las causas de esta siniestralidad en nuestro país, ello supone adentrarse en un espeso bosque del que después resulta difícil salir, puesto que lo cierto es que no hay una investigación fiable sobre dichas causas de la siniestralidad viaria. No obstante, según los expertos, puede hablarse de tres factores fundamentales como generadores de esta siniestralidad, el primero de los cuales sería el humano, el segundo el viario y el tercero el mecánico, o, dicho de otra forma, la negligencia en los conductores, el mal estado de las carreteras y los fallos de los vehículos. Personalmente, cree en la existencia de un cuarto factor, como sería la escasa supervisión o vigilancia policial, cuando no su ausencia, así como la escasez de los medios técnicos. En este sentido, destaca que la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se mantiene estancada desde hace quince años, durante los cuales se ha duplicado el parque de vehículos, sin que en los próximos Presupuestos se contengan las cantidades suficientes para cumplir las promesas del señor Ministro sobre este particular.

Termina el señor Morano manifestando al Ministro del Interior que el Gobierno tiene una magnífica oportunidad de empezar a hacer bien las cosas, y un reciente e importante informe, patrocinado por la Comisión de las Comunidades Europeas, ofrece sugerentes recomendaciones que el señor Ministro haría bien en considerar en beneficio de todos. La propia Comisión especial constituida en el Senado ha elevado sus propuestas, que igualmente merecerían ser consideradas por el Gobierno, como así le pide en este momento.

En nombre del Gobierno contesta el señor Ministro del Interior (Corcuera Cuesta), que quiere pensar que la intervención del interpelante está dirigida a que se mejore la situación de España respecto de la seguridad vial, si bien ha observado algunos lunares en dicha intervención. El señor Morano ha hablado de deterioro, supone que referido al período de su gestión ministerial, a lo que tiene que contestar que desde que se aprobó la Ley de Seguridad

Vial no puede sostenerse la existencia de tal deterioro; podrá hablarse de insatisfacción por no bajar los índices de siniestralidad a la velocidad que todos desearían, pero no de que la situación esté empeorando, cosa que no está dispuesto a aceptar. El señor Morano hablaba también de que son necesarios muchos esfuerzos, y en ello está totalmente de acuerdo. Sin embargo, añadía inmediatamente de que no se aumenta la dotación de miembros de la Guardia Civil al servicio de la seguridad en el tráfico cuando la realidad es que durante los tres últimos ejercicios se está utilizando al máximo la capacidad de la academia de guardias civiles para la formación de nuevas promociones y el consiguiente aumento de la plantilla de la División de Tráfico.

Respecto a las recomendaciones de otras instituciones del Estado, e incluso de organismos internacionales, para la mejora de nuestra seguridad vial, informa que el Gobierno asume plenamente las recomendaciones contenidas en el dictamen elaborado por la Comisión del Senado en la parte que le corresponde y actuará como animador cuando tales recomendaciones afecten a otros estamentos públicos o privados, al no poder hacerlo de otra manera. En cuanto a los organismos internacionales, tiene que decir que no existe ninguna recomendación específicamente dirigida a mejorar la seguridad vial, limitándose a hablar de cifras de accidentes pero nunca de recomendaciones o actuaciones concretas.

Termina el señor Ministro considerando que la política del Gobierno en materia de seguridad es, sin duda, mejorable, y así ocurrirá con la paulatina entrada en vigor de las recomendaciones del Senado, a la vez que añade que dicha política está perfectamente determinada en unos planes preexistentes y que se ven enriquecidos al asumir las mencionadas recomendaciones del Senado. Por fortuna, se está produciendo un descenso en el número de muertos y en el de accidentes, aunque no por ello pueda sentirse satisfecho, ya que espera que con el esfuerzo de todos se contribuya a la mejora de nuestras estadísticas en la materia.

Replica el señor Morano Masa, duplicando el señor Ministro del Interior (Corcuera Cuesta).

Para fijación de posiciones intervienen los señores **Martínez-Campillo García**, del Grupo del CDS; **Romero Ruiz**, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y **Recoder i Miralles**, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Página

Del Grupo parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre medidas a adoptar para reducir el número de siniestros en el mar

7010

El señor **Núñez Casal** defiende la interpelación formulada por el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, aclarando que en la misma no hay ninguna intención por su parte de buscar un sentido de crítica negativo, sino al contrario, una crítica de contenido positivo, ya que sería un despropósito intentar cualquier tipo de oportunismo político a costa de un año tan trágico, en especial para Galicia, como ha sido 1991, en el que se ha alcanzado el terrible número de 61 muertos en accidentes en el mar. Les interesa fundamentalmente plantear por qué ocurren esos accidentes y cuáles son sus causas, con la intención de que se produzca una reflexión sobre el tema y que entre todos intenten conseguir poner en marcha los instrumentos necesarios para evitar que hechos tan lamentables sigan sucediendo.

Añade el señor Núñez que la mayor parte de los accidentes ocurren por vía de agua, es decir, que no son imputables a fallos humanos, lo que les obliga a volver sobre algo que reiteradamente han expuesto, como es que el 50 por ciento de nuestra flota tiene más de veinte años y que las medidas para su modernización han fracasado, lo cual da lugar a una situación que favorece enormemente los accidentes. Alude también al hecho de que una gran parte de nuestra flota sale en condiciones de seguridad y de sanidad lamentables y a la existencia de problemas estructurales, como falta de higiene y seguridad en los barcos, tripulaciones poco adiestradas para el manejo de los medios de seguridad y con un exceso de horas de trabajo, falta de estabilidad de los buques, medios de seguridad en mal estado, etcétera, a todo lo cual se une el que falla completamente la función de inspección por parte de las Comandancias de Marina.

Espera que a la actitud constructiva de su Grupo se responda por el señor Ministro también de manera positiva para los hombres del mar, consiguiendo que se encuentren más seguros, menos explotados y más atendidos por la Administración.

En nombre del Gobierno contesta el señor **Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles)**, manifestando que el objetivo es común en el sentido de que la gente del mar esté más protegida y que su trabajo se desarrolle más de acuerdo con las normas que establecen los criterios de seguridad para efectuar una tarea muchas veces difícil. Este es el objetivo del Gobierno y la interpelación que se debate pueda contribuir a conseguirlo. Agradece el tono de su planteamiento y puede tener la seguridad el señor Núñez de que en la respuesta personalmente intentará seguirle en los aspectos constructivos y en la voluntad de colaborar con todos los Grupos de la Cámara a la consecución de ese objetivo.

A continuación se refiere el señor Ministro a las medidas que el Gobierno está instrumentando a fin

de reducir el número y la gravedad de los siniestros marítimos y que pueden encuadrarse en tres grandes áreas, como son el área de prevención, el área de salvamento marítimo y el área de elaboración de normas. Especifica las actuaciones comprendidas en cada una de dichas áreas, mostrando su confianza en que, si entre todos son capaces de ponerlas en marcha y de disponer de los recursos presupuestarios necesarios, habrán contribuido a aumentar las condiciones de seguridad en las que muchos trabajadores españoles desempeñan una tarea peligrosa a veces, meritoria siempre y necesaria en cualquier caso.

Replica el señor Núñez Casal, duplicando el señor Ministro de Obras Públicas y Transporte (Borrell Fontelles).

Para fijación de posiciones hacen uso de la palabra los señores Díaz Aguilar, del Grupo del CDS; Nadal i Male, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), y Fernández de Mesa y Díaz del Río, del Grupo Popular.

Se suspende la sesión a las siete y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

— DICTAMEN DE LA COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS SOBRE EL ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL DEL TURISMO EN ESPAÑA.

— DICTAMEN DE LA COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS, EN RELACION CON EL INFORME ELABORADO POR LA PONENCIA PARA EL ANALISIS DE LA SITUACION ACTUAL DEL TURISMO EN ESPAÑA (Número de expediente 154/000016)

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión.

Punto IV del orden del día, dictamen de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios sobre el análisis de la situación actual del turismo en España.

Para exponer el dictamen elaborado por la Ponencia de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, tiene la palabra el señor Costa Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, me ha sido encomendada por unanimidad en la Comisión de Industria del Congreso de los Diputados la presentación del dictamen elaborado por la Ponencia de turismo creada en su día en el seno de esta Comisión.

Permítanme dar una explicación de lo que han sido los trabajos de esta Ponencia, los datos que amparan las conclusiones a que hemos llegado de la situación actual del turismo en España, a nuestro entender, y de las propuestas de resolución que puedan ayudar a resolver la problemática que afrontamos.

En primer lugar, permítanme defender la oportunidad de la creación de la Ponencia de turismo en el seno de la Comisión de Industria, una oportunidad determinada por la coyuntura turística que vivía España en aquellos momentos. Los datos anuales de turismo entonces representaban un estancamiento del sector preocupante para el conjunto de la economía nacional y, a nivel estructural, la necesidad de adaptar el sector turístico a la nueva realidad española, muy especialmente en el contexto internacional y en su incorporación a la Comunidad Económica Europea en 1986.

Esta Ponencia ha tenido como elementos de trabajo las documentaciones que amparan las normativas autonómicas, estatales y europeas, y contactos con los responsables públicos y privados no sólo de carácter nacional, sino también en dos apartados básicos que determinan la viabilidad del sector turístico en el futuro, como son los países emisores de la demanda turística hacia España —Alemania y Gran Bretaña, particularmente— y de las zonas en desarrollo, muy especialmente en el área mediterránea y en El Caribe, que suponen una fuerte competencia para el sector turístico español y para el segmento más importante de esta oferta turística, que es el segmento de sol y playa.

De estas documentaciones y de estas entrevistas mantenidas con los responsables públicos y privados, la Ponencia, evidentemente, ha tomado en consideración gran parte de ellas y han sido un elemento importante de trabajo en las conclusiones.

También se ha realizado un análisis documentado sobre una serie de aspectos que, sin ser propiamente política turística en algunos casos, sí que son elementos que condicionan fuertemente el desarrollo del sector turístico en nuestro país y en cualquier otro que quiera apostar por el turismo como parte importante de su economía. Me estoy refiriendo, básicamente, a infraestructuras y servicios públicos; a la oferta de alojamiento y las condiciones que ésta tiene de competitividad en el mercado; a la capacidad de generar o a la realidad de la oferta complementaria y de generar productos que cuenten con el beneplácito de la demanda; a la importancia que el entorno natural y el entorno urbano tienen sobre un producto de ocio tan importante como el turismo; a los recursos humanos, un tanto abandonados en nuestro país en su formación, y que requieren, ante el reto de la tecnología que se está implantando en nuestra sociedad, nuevas fórmulas más imaginativas de formación y de especialización, adecuadas a los sectores productivos de nuestra economía. Me estoy refiriendo también a la necesidad de reestructurar la propia configuración de las administraciones públicas y la configuración de las empresas turísticas españolas. Pararé un momento en estos dos últimos apartados.

Si pretendemos ser competitivos en el sector turístico, que es la conclusión a la que al final han llegado la Ponencia y la Comisión, será necesario que la Administración pública dé respuesta a un marco de medidas necesarias para que el sector se pueda desarrollar en toda su potencialidad. Y si pretendemos asumir de verdad que estamos en un mercado que va mucho más allá de los 40 millones de españoles, tendremos también que producir una reestructuración de las empresas que tengan este universo más amplio de la Comunidad Económica Europea, e incluso del entorno mundial en el contexto turístico.

Por tanto, una vez apuntado que éstos han sido los datos analizados en el conjunto del trabajo de la Ponencia y de la Comisión, sería importante resaltar —para que el conjunto de la población española conozca profundamente cuál es la aportación del sector turístico a la economía nacional— datos macroeconómicos, como pueden ser los referentes al producto interior bruto. El turismo aporta a España un 8,7 por ciento de su producto interior bruto, que significa alrededor de un once por ciento en la creación total de empleo de este país y supone unos 13.000 millones de dólares de superávit en la balanza exterior de pagos por turismo, así como 4,5 billones en el consumo español.

Estos y otros datos nos deberían llevar a la consideración de que el turismo supone uno de los elementos básicos para nuestra economía y, por tanto, la necesidad de actuar sobre él desde las distintas perspectivas que lo afectan.

Analizada la realidad actual del sector, podemos comprobar que, debido a la necesidad de renovación, hay algunos datos que apuntan ya hacia las políticas de futuro. Por ejemplo, en el crecimiento de alojamientos turísticos existe un decrecimiento de los establecimientos de menos categoría muy acentuado en los últimos años, que viene a representar alrededor de un diez por ciento de decrecimiento del sector, mientras que se están incrementando los establecimientos de entre cuatro y cinco estrellas, que suponen una parte todavía pequeña del conjunto de la oferta de alojamiento en España —alrededor del 20 por ciento—, y que entendemos que es la línea que debería marcar nuestro futuro.

Pero si consideramos los datos estrictamente neutros, llegamos prácticamente a unas conclusiones fundamentales para el futuro económico de España.

En primer lugar, el sector turístico es uno de los sectores de la economía española más competitivo en el contexto internacional, y permítanme hacer énfasis en este particular punto. Es cierto que en la Comunidad Económica Europea existen ya muchos países que tienen una especialización de sus economías, algunos basados en la tecnología, otros en la industria y otros en los servicios, que sería el caso de España; es verdad que España, difícilmente podrá competir en otros ámbitos de la economía con países que llevan años de desarrollo y de investigación en sus industrias y que, en cualquier caso, el equilibrio de esas políticas tardará años en llegar. Pero no es menos cierto que en el sector tu-

rístico estamos —aun con todas sus dificultades— en disposición de exportar capacidad de saber hacer, de exportar el conocimiento que sobre el sector tenemos y, por tanto, de crear una expansión internacional del sector turístico español que no abarque solamente la oferta de alojamiento, sino también las redes de comercialización y la participación importante en el producto generado por los tour-operadores, que significa una parte importante del negocio turístico mundial.

Es cierto que estos datos, ligados al crecimiento global del turismo a nivel mundial, deben hacernos creer en el futuro del sector como un sector realmente esperanzador de nuestra economía, y esta es la apuesta en la que se basa el conjunto de resoluciones y de conclusiones a que llega la Ponencia de Turismo.

Para ser competitivos vamos a tener que desarrollar distintas políticas a nivel nacional, a nivel autonómico y a nivel local. Y permítanme hablar de dos aspectos diferenciados, según nos dirijamos a la oferta turística de sol y playa o a lo que podríamos denominar sectores turísticos alternativos con grandes capacidades de desarrollo en nuestro país, que permitirían equilibrar riesgos y equilibrar nuestra oferta turística en el conjunto mundial.

Con respecto al producto de sol y playa, consideramos que, en su magnitud, debería frenarse básicamente el crecimiento. Más crecimiento de este sector supondrá menos competitividad. Por lo tanto, habría que realizar políticas tendentes a hacer el sector más competitivo, a la reordenación de las zonas, a la calidad del entorno y a mejorar, con políticas de calidad, los servicios públicos y hosteleros, estabilizando la oferta de plazas y diversificando la oferta complementaria del sector.

En el sector de turismo alternativos, España tiene grandes potencialidades, tanto en turismo rural o ecológico como en turismo cultural, en turismo itinerante o de rutas religiosas y en turismo de invierno o de ciudades.

Estos segmentos de la oferta, que permitirían seguir con el crecimiento del turismo en el producto interior bruto nacional, son hacia los que hay que encauzar unas vías y un marco de desarrollo, generando las infraestructuras necesarias, básicamente de comunicaciones, para que se puedan desarrollar en plenitud y motivando a las empresas privadas para que inviertan en estos sectores, que pueden ser realmente rentables no sólo para la economía nacional, sino también para las economías particulares.

Es verdad que, siendo esto así, no sería suficiente, y que el sector turístico, como otros de la economía, demanda políticas horizontales que le afectan muy directamente. Me estoy refiriendo básicamente a la formación de capital humano. Resulta casi increíble para los países emisores de turismo hacia España o para los países que tienen con nosotros una buena relación internacional, que España no tenga centros especializados en la formación de capital humano, una demanda que existe a nivel internacional y que no está cubierta ni

por el propio sector, ni por las administraciones públicas, ni por el sector privado.

Es cierto también que los sistemas de calidad existentes no responden a las necesidades de una economía de mercado tremendamente dinámica. Solamente hay en estos momentos el instrumento de la inspección. La inspección, en general, carece de ideas innovadoras y no sirve para evaluar los «ratios» de calidad, que no pueden medirse ya en metros cuadrados o en calidades de construcción, sino que también se miden por la capacidad de prestación de servicios que genera cada una de las empresas, por la amabilidad y la profesionalidad de los agentes que trabajan directamente en ellos. Es verdad que en los temas de calidad hay que dar un papel básico a los consumidores del producto turístico porque es cierto también que esos consumidores pueden ser el elemento básico y controlador de que la calidad sea la que se promete y no la que a veces se da.

Igualmente en este nivel de políticas horizontales es importante crear un marco estable de relaciones laborales. El Gobierno y las administraciones públicas deben propiciar que el sector tenga un convenio nacional y que la absoleta normativa actual sea derogada en su situación actual, al ser ésta excesivamente rígida para las nuevas demandas y necesidades del sector. Y es cierto también que la promoción que hacen las administraciones públicas muchas veces no responde a este producto comercial que intentamos vender en el exterior. Se realizan muchos esfuerzos económicos baldíos, por necesidades de protagonismo político e institucional que poco favorecen a la política del sector.

Por lo tanto, en la política de promoción del producto turístico se deben introducir nuevas formas de actuación, intentando que haya una mayor unidad de las empresas en la oferta de productos determinados, y que existan también políticas marquistas de calidad que se promocionen por sí mismas, además del propio territorio y del conjunto de actividades que se desarrollan en el sector.

Es cierto, además, que no sólo las políticas horizontales resolverían los problemas del turismo; necesita de determinadas políticas sectoriales que vayan aclarando y enmendando cada uno de los errores históricos que venimos padeciendo. Uno básico para la competitividad del sector es la renovación de la planta hotelera en la oferta de alojamiento; ello daría lugar a una mayor dinamización de las empresas y, por tanto, a una magnitud distinta de éstas. Y siendo España participante en un diez por ciento del conjunto turístico mundial, entendemos que nuestra nación tiene que aspirar a liderar la política turística europea a través de una participación en la Comisión Europea en temas de turismo que vayan consolidando cada una de estas políticas sectoriales y horizontales, de acuerdo con los intereses de nuestro país.

Pero para realizar este marco complejo tenemos unos instrumentos que ciertamente están fraccionados en su actual situación; me estoy refiriendo a los niveles com-

petenciales que afectan a la política sectorial de turismo o a políticas sectoriales que afectan también directamente al producto turístico español. Para ello es realmente importante que existan comisiones interdepartamentales, a cada nivel competencial, que coordinen todas aquellas inversiones de infraestructuras o de servicios que afecten básicamente a los productos turísticos de cada zona o de cada región.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Costa, le ruego concluya.

El señor **COSTA COSTA**: Gracias, señor Presidente. Concluyo inmediatamente.

También es importante la coordinación de las administraciones entre sí. Un Estado descentralizado requiere de instrumentos de cooperación y de nuevas formas de acuerdo político que aún no se están dando en nuestro país. Es importante, especialmente, la conciencia de la realidad turística del conjunto de la población española y de lo que el turismo supone para nuestra economía.

Finalmente, quiero resaltar el grado de acuerdo que ha logrado esta Ponencia en el conjunto de las resoluciones. Desde los primeros días, en la etapa de posicionamientos, que eran claramente enfrentados en algunos casos, hasta la etapa de las conclusiones que hoy debatimos, hemos recorrido un largo camino de diálogo; largo camino de diálogo que nos ha permitido aceptar el 43 por ciento de las enmiendas presentadas al conjunto de la Ponencia, y que aún hoy, en este trámite, y si los otros grupos lo estiman conveniente, podamos aceptar —a través de distintas transaccionales que vamos a proponer en el siguiente trámite— otras enmiendas también de todos los grupos.

Pero en toda esta política permítanme señalar que el conjunto de actuaciones propuestas deben ir encaminadas a una sola finalidad, sin la cual ninguna política económica, horizontal o sectorial, tiene sentido. Las políticas económicas se deben traducir en mayores niveles de bienestar para los ciudadanos que las producen. En la apuesta por el sector turístico no estamos sólo definiendo el sector más económico competitivamente de nuestra economía en España; estamos definiendo un futuro de bienestar para nuestro país y para nuestros ciudadanos. Ello merece el acuerdo y la complicidad de todos los grupos políticos, así como de los agentes sociales. Este, sin duda, es un fin noble que los ciudadanos sabrán apreciar en su justa medida.

Muchas gracias, señor Presidente, señoras y señores Diputados.

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

Vamos a proceder seguidamente al debate de las enmiendas mantenidas. En primer lugar, enmiendas del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ**: Gracias, señor Presidente. Señoras y señores Diputados, subo a esta tri-

buna a los efectos de defender, en nombre de mi grupo, las enmiendas que mantenemos al informe de la Ponencia sobre la situación actual del turismo en España, texto cuyo contenido y conclusiones son fruto del trabajo que durante meses representantes de todos los grupos parlamentarios hemos venido realizando al objeto de presentar a esta Cámara el estudio de la situación actual del turismo en España. Ha sido en la sede de este Parlamento un trabajo bien planteado desde un punto de vista técnico, y correctamente enfocado desde un punto de vista político. La voluntad común por abordar acertadamente la situación actual del turismo en España, por analizar sin miedos las causas de su deterioro y por encontrar soluciones que no supongan parchear algo que exige un tratamiento riguroso, ha impregnado todo este trabajo de un espíritu de consenso que era la condición inicial e insustituible para empezar a abordar el problema.

Mi Grupo entiende que al tratarse el turismo de un sector estratégico que aporta el 8,7 por ciento del PIB a la economía nacional y que da trabajo a un millón 400.000 personas, constituiría un error realizar planteamientos partidistas o sectarios.

Todo esto, señorías, como manifestación de una voluntad política de consenso está muy bien, pero he de reconocer que aunque el trabajo en Ponencia ha sido un trabajo de todos, los redactores del texto, con esa extraña mala conciencia que a veces tienen quienes gobiernan, buscan disfrazar la realidad para hacerla menos cruda y pretenden disimular el diagnóstico fundamental de lo que ocurre con el turismo en España. A este Diputado que les habla y a mi compañero en los trabajos de Ponencia, don Adolfo Vilafranca, así como a mi Grupo, no nos cabe la menor duda de la existencia de crisis en concretos subsectores del turismo que ponen en cuestión nuestro modelo, y me estoy refiriendo concretamente al subsector de alojamiento turístico de litoral, que representa el 75 por ciento de nuestra oferta. Sin embargo, de la lectura del texto de la Ponencia se deduce a primera vista que sus redactores huyen calculadamente de calificaciones negativas, y en un esfuerzo semántico y de búsqueda de sinónimos definen la situación como de estancamiento o de coyuntura desfavorable. Mal comenzamos si al abordar las soluciones de un sector tan importante tenemos miedo a llamar a las cosas por su nombre.

Señorías, la situación del turismo en España es de enorme dificultad, porque acumula, progresiva y peligrosamente, una serie de carencias y deterioros que hacen temer por su capacidad competitiva. Este diagnóstico no se deriva de un análisis pesimista o partidista, muy al contrario, es el resultado de un trabajo de recopilación de datos y opiniones que está a disposición de todos los que quieran verlo. Sólo dos citas para confirmarlo. El pasado mes de septiembre un periódico de difusión nacional titulaba a tres columnas: «Poco bajo el sol». Y subtitulaba: «Los turistas abandonan España decepcionados por la baja calidad de los servicios y los precios desorbitados.» Si a esto le añadi-

mos las palabras pronunciadas en el seno de la Ponencia por el ex-secretario general de turismo, don Ignacio Fuejo, que decía que España se ha convertido en el punto de destino de lo peor de los sectores turísticos europeos, llegaremos fácilmente a la conclusión de que el modelo turístico español presenta serios defectos que nos hacen afirmar que este modelo está en crisis, y digo el modelo.

Pero en la Ponencia, los máximos responsables del sector turístico en nuestro país han manifestado otras opiniones realmente preocupantes. Esta Cámara y el Gobierno no pueden permanecer inmóviles cuando se está hablando de planta hotelera obsoleta, de playas en regresión, de falta de diversificación de la oferta, o cuando uno de los indicadores del sector es el aumento escandaloso y preocupante de la morosidad, según reconoce el Instituto de Crédito Oficial. La inseguridad ciudadana también espanta al turismo, y la tristemente famosa «banda de los peruanos» que actuó impunemente en Cataluña no es nuestra mejor tarjeta de recomendación.

Pero además, por lo que se refiere a la degradación del medio ambiente, España ocupa el tercer puesto en cuanto a este tipo de infracciones, aventajada solamente por Grecia e Italia, según datos de la Comunidad Económica Europea. Resulta preocupante, señorías, que el turismo durante el ejercicio de 1990 haya registrado en España un claro retroceso mientras se puede constatar un avance en el sector en el resto del mundo.

Frente a aquellos que creen que la situación está superada por los datos recogidos en los nueve primeros meses del año 1991, quiero recordar a SS. SS. que el cómputo de los balances se realiza una vez finalizado el año. Tal vez hayan influido en esta recuperación momentánea las crisis internacionales que han ahuyentado a los turistas de las zonas de conflicto y los han remitido hacia nuestras costas, pero mucho me temo, señorías, que si en los próximos meses no se produce otra grave crisis internacional, el turismo en España volverá a registrar el descenso apuntado en el año 1990.

No pretendo, señor Presidente, insistir en este argumento, pero cerrar los ojos a la realidad no es la solución. Convendría además recordar que en la década de los 80, cuando las cifras de visitantes y de ingresos por turista convertían a España en un país que revalidaba, año tras año, el récord mundial, nadie se paró a analizar que la situación de hoy se estaba larvando entonces, y mi Grupo quiere enfatizar los problemas a los efectos de conseguir soluciones urgentes de una sensibilidad gubernamental que en esta materia está bajo mínimos.

Las conclusiones y recomendaciones del dictamen de la Comisión son lo suficientemente elocuentes como para entender que no se suaviza con palabras menos crudas una realidad incuestionable. Si muchos son los aspectos mejorables del sector, la formación profesional debe ser objeto de un tratamiento especial. Los datos son tozudos, pero en este caso son escalofriantes: del millón cuatrocientos mil empleados del sector tu-

rístico, proceden con estudios superiores un 20 por ciento, con formación profesional otro 20 por ciento, y frente a ellos, con EGB y sin estudios el 60 por ciento de los profesionales ocupados. Mientras esta realidad persiste, España soporta una situación de diferencia abismal con nuestros competidores en materia de escuelas de formación: más de 500 escuelas de formación en Francia, nuestro principal competidor en Europa, y España no llega a la treintena.

Señor Presidente, el Grupo Popular no está por la aplicación de parches, ni por la adopción de medidas poco rigurosas o aisladas, que conviertan las propuestas de resolución que se adopten en una mera redacción retórica. Señores de la mayoría, el propio trabajo de la Ponencia concluye unas propuestas de resolución, cuya lectura les ahorro ya que las conocen ustedes perfectamente; propuestas de resolución que por sí mismas constituyen el más palmario reconocimiento de la inexistencia de una política turística, un catálogo de carencias del sector repartidas en quince propuestas de resolución, que al tiempo recogen más de 50 recomendaciones, que evidencian la contradicción que aquí se plantea entre el reconocimiento de los fallos, la coincidencia en la terapia a aplicar y la falta de aportación de recursos para hacer realidad la mejora del sector. Esta incoherencia política es la peor de las consejeras cuando nos enfrentamos a la búsqueda de soluciones necesarias e inaplazables.

He dicho que les voy a ahorrar la lectura de las propuestas de resolución, pero no puedo evitar decirles que mientras este Parlamento reconoce que es necesario un plan de mejora y competitividad, un sistema de calidad del producto turístico, un esfuerzo en la formación y reciclaje de los trabajadores, mientras este Parlamento reconoce estas necesidades, el Gobierno no contempla presupuestariamente su realización. Mientras esta Cámara entiende que la recuperación del turismo pasa por la rehabilitación y modernización de nuestras infraestructuras en carreteras, comunicaciones y servicios públicos, nuestro Gobierno demuestra su falta de sensibilidad e interés por estos problemas y reduce sustancialmente las partidas presupuestarias para el próximo año.

La miopía política y, por supuesto, la falta de visión de futuro de nuestra Administración le impide entender que existen cosas aplazables y cosas irrecuperables, y un retraso en la adopción de las medidas propuestas para el sector puede dejarnos en una situación de precariedad competitiva para el futuro. Pero existen otros aspectos que apenas cuestan dinero y que no se abordan, como son: la reforma de las ordenanzas y legislación laboral, que data de 1944; la definición de un marco de diálogo recíproco entre empresarios y trabajadores para la búsqueda de fórmulas que amortigüen los impactos de la conflictividad laboral en temporadas de máxima afluencia turística; o la ineludible adecuación de nuestra legislación a las directivas comunitarias, sin falsos proteccionismos.

Señor Presidente, señorías, resulta claro que la situa-

ción en la que se encuentra el turismo en España es consecuencia de una falta de política turística. El Libro Blanco se redactó y ha sido retirado; del plan integral de turismo no se ha vuelto a saber nada, y mucho me temo que si después de este Pleno las decisiones que se aprueben como consecuencia de las recomendaciones de la Ponencia, no se ven reflejadas en los Presupuestos Generales del Estado, se convertirán en un esfuerzo baldío y desde luego no guardarán ninguna relación con el carácter estratégico que propone el dictamen y que tiene el sector para la economía española.

Señores de la mayoría, como es obvio, ustedes tendrán la última palabra. No sería acertado, a nuestro entender, convertir en inútil un esfuerzo valioso que hemos hecho entre todos. Nuestra industria turística no puede dejar de liderar este sector, entre otras cosas porque la propia sociedad no lo entendería.

Este documento se puede convertir, si avanzamos en el consenso anunciado por el portavoz socialista, en una torre de vigía del cumplimiento por parte del Gobierno de las recomendaciones contenidas en las propuestas de resolución, a las que solicitemos se incorpore el conjunto de enmiendas que mantiene vivas el Grupo Popular y que todavía no han sido aceptadas. Creemos que estamos a tiempo, y estamos a tiempo de recuperar ese lugar de privilegio que tuvimos, pero depende fundamentalmente del compromiso político del Gobierno con este dictamen. El papel aguanta casi todo. Nosotros esperearemos vigilantes y si no es así, lo denunciaremos.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, señorías, después de diversos debates en esta Cámara, el 9 de octubre de 1990, con la creación de la Ponencia, se llegó a un momento culminante para analizar lo que entonces se decía posible crisis del turismo. Nuestro Grupo nunca aceptó la palabra crisis, porque en realidad veíamos que más bien lo que se necesitaba era una reconversión, una adaptación de toda la temática turística.

Nosotros estamos muy satisfechos de cómo se ha trabajado en la Ponencia. El documento base de la misma, redactado por el ponente don Antonio Costa, nos parece válido. Hemos podido introducir toda una serie de enmiendas, y del análisis de este documento yo diría que es un buen elemento de diagnóstico y, a la vez, en sus resoluciones finales, es una buena receta para decir lo que debería hacerse dentro de la temática turística.

Al estudiar el documento pueden ver SS. SS. que es fruto de más de 30 comparencias de miembros de la Administración del Estado, de consejeros de comunidades autónomas, de la Administración local (diputaciones y ayuntamientos), del sector empresarial y sindical, agencias de viajes, compañías aéreas. Prácti-

camente todo el sector ha comparecido ante los miembros de la Ponencia para darnos la información que nosotros le pedíamos.

Ha habido otro tipo de información a la Ponencia, que han sido del orden de 25 entrevistas con ministros, con altos cargos de otros países, en las visitas que la Ponencia ha realizado. También hemos contactado con empresarios del sector de estos países, incluso hemos realizado visitas a parlamentarios de los mismos. Estas entrevistas provienen del concepto que la Ponencia se planteó de que era necesario ver a los que vendían nuestro producto turístico y, también, hablar con los que competían fuertemente con nuestro producto turístico.

En este momento se produce en la Ponencia una cierta discrepancia, un cierto lunar, que después se transforma, al iniciar el debate del documento redactado por el ponente, en unas discrepancias positivas. Posiblemente de ellas salió el hecho de que al entrar en el debate, con las enmiendas presentadas en la Ponencia y las que se presentaron a lo largo de la Comisión, se llegase a un diálogo mucho más fuerte, con intención de tener un documento con la calidad que yo creo que éste tiene.

Este documento en este momento tiene 62 páginas —con las enmiendas finales que pueda haber se puede aumentar— y es importante; pero no son sólo estas 62 páginas, hay cientos de ellas que recogen las comparencias, el resumen de entrevistas (por cierto, con un informe muy bien elaborado también por el Secretario de la Ponencia, el Letrado señor Almendros, al que me permito felicitar desde esta tribuna), que puede ser consultado en el archivo de la Comisión. El que verdaderamente esté interesado en tener toda la información que ha utilizado la Ponencia la puede encontrar en el archivo de la Comisión.

Con ello, llegamos al momento de la presentación de las enmiendas. Nuestro Grupo no presentó ninguna en el debate de la Ponencia, sino que retocó el documento en sí. Ya en Ponencia, en relación con los calificativos que mi antecesor en este debate decía que tenía el documento inicial, rehuendo ser duro con la situación turística, fueron eliminados los triunfalistas y se encauzaron hacia la verdadera realidad de la situación turística.

¿Qué se ha hecho verdaderamente? Creemos que un punto muy importante, dentro del paso que pueda darse hacia la reconversión o hacia una readaptación de toda la temática turística, es el hecho de que la Secretaría General de Turismo haya pasado al Ministerio de Industria. A nosotros esto nos parece verdaderamente positivo.

En relación con el producto interior bruto el turismo representa el 9 por ciento; el 11 por ciento en la creación de puestos de trabajo en España; los ingresos por exportación son del orden del 33 por ciento. Estos son números que figuran en la documentación, que quieren decir que el turismo tiene un peso propio, no es lo que antes se consideraba, que era una cosa complementaria más que tenía el país. Verdaderamente, dentro de

un Ministerio como el de Industria, donde se refleja en realidad gran parte del nivel productivo del país, es donde puede realizarse una política más adecuada que la que se llevaba a cabo hasta hace poco.

En realidad, dentro de la temática turística, nosotros hemos encontrado distintos puntos que marcaban la problemática, empezando por las competencias.

Hay muchas materias cuya competencia ha sido traspasada a las comunidades autónomas, pero también hay muchas materias competencia de los ayuntamientos y otras de la Administración central, porque a ella corresponden las infraestructuras de todo tipo —teléfonos, correos, ferrocarril, carreteras, mediamientales, suministro y depuración de aguas— que influyen en el turismo, y no son competencias totalmente traspasadas; están también la seguridad ciudadana, los ruidos —competencia municipal— y la problemática del propio sector, como la calidad en sí. Con la palabra calidad me refiero a todos los servicios relacionados con el sector. En algunas de las visitas realizadas a los tour-operadores se discutió en parte la calidad que ofrece nuestro turismo, por lo que hay que incidir fuertemente en este aspecto y en las resoluciones se habla de ello.

En principio, el documento base no hablaba profundamente de la formación del personal. La formación profesional de la gente que está en el sector turístico es verdaderamente baja. Quiero hacer constar, ya que antes también he hablado de discrepancias solucionadas, que en estos momentos no me sabe mal decir que están totalmente superadas e incluso reconocer que, dentro de lo que es la formación profesional ha habido una gran aportación del señor Aguirre, ponente del Grupo Popular. El ha trabajado intensamente en este tema y muchas de las enmiendas que él proponía son recogidas finalmente en el documento.

Otro problema del turismo es la oferta complementaria, en realidad, el reenfoque, la reconversión hacia otros tipos de turismo. Lo hemos hablado otras veces, está el turismo de montaña, de alto riesgo, el cultural. Hasta este momento todo ello quizá no se contemplaba suficientemente en nuestro país y se apostaba simplemente por el turismo de sol y playa.

Toda esta temática, todo lo que les he ido exponiendo y que también el ponente ha comentado en la presentación del dictamen, nos ha llevado a realizar un trabajo del cual estamos satisfechos, porque ha habido, además, diálogo y relativamente consenso; consenso que nos podría llevar a que cualquiera de nosotros pudiera sentirse propietario intelectual del documento. Incluso alguna revista económica estos días casi se lo está atribuyendo a alguno de los ponentes, cuando es un documento básicamente redactado por un ponente, pero con la colaboración de todos, porque hemos introducido muchas enmiendas.

Hemos dejado vivas algunas enmiendas que en este momento paso a comentar. Las enmiendas presentadas por nuestro Grupo fueron directamente el debate de la Comisión, porque en Ponencia habíamos hecho una re-

copilación en el documento, que nos fue aceptada por todos los ponentes. En Comisión presentamos 20 enmiendas, muchas de las cuales se referían a un tema importante desde el punto de vista competencial autonómico.

En el documento inicial figuraba en muchos lugares como palabra clave «coordinación», palabra clave que a nosotros no nos parecía bien. Este término en concreto fue el motivo de la sentencia relativa a la LOAPA. Refiriéndose a competencias, la expresión coordinar no era adecuada y solicitábamos que se cambiase por colaboración o sincronización, más adecuadas a la realidad de lo que se pretendía. Coordinación nos podía llegar a parecer que era una recuperación de competencias por parte de la Administración central. A lo largo del debate ya se vio que no era así e incluso fueron aceptadas muchas de estas enmiendas.

Al final quedaron vivas para este debate seis enmiendas. La enmienda número 38, señor Presidente, la retiramos, porque proponía que se dijera «competencias exclusivas», en lugar de «concurrentes» pero en este caso la redacción tiene un significado completamente distinto al de «competencias», y reconozco que en el momento de redactar la enmienda, la obsesión de eliminar el concepto de coordinación de todos los lugares donde apareciese me forzó a mí mismo a cometer un error de interpretación que no me cuesta, ni mucho menos, reconocer.

A las enmiendas números 53, 54 y 56 se han presentado otras enmiendas transaccionales, que nosotros vamos a aceptar y si éstas prosperan retiraremos las anteriores, y dejaríamos como enmiendas vivas para someter a votación las enmiendas números 52 y 55.

Con la enmienda 55 nosotros pretendíamos una redacción más adecuada para introducir un concepto de definición dentro del marco de un plan de marketing, puesto que después vienen dos epígrafes auxiliares que lo definen. Nosotros sólo pretendíamos que nuestra enmienda pusiera el título, era simplemente de redacción. Sé que no va a ser votada favorablemente, pero no me preocupa.

Me preocupa más la enmienda número 52, por dos razones. Esta enmienda está formada por dos partes. En una de ellas nosotros estamos discutiendo la temática de coordinación de competencias autonómicas que, por el diálogo que se ha mantenido interpreto que no va a ser aceptada. Nosotros queremos cambiar la redacción que figura en el dictamen que dice que el Gobierno para ello propiciará la creación de marcos de colaboración y coordinación. Nosotros solicitamos que se cambie esta redacción y se diga: «... marcos de colaboración y diálogo con las comunidades autónomas, así como la sincronización en temas...» Parece ser que este concepto no va a ser aceptado. Sin embargo a mí me parece más importante que esto la parte adicional que nosotros proponemos a esta enmienda. Nosotros decíamos: Al mismo tiempo (el Gobierno) asumirá la corresponsabilidad horizontal en materia de infraestructuras

viarias, comunicaciones, servicios, seguridad ciudadana y política macroeconómica.

Creemos que el ponente del Grupo Socialista debería reconsiderar, aunque fuese con alguna ligera variación en la redacción, esta enmienda en la parte adicional. Verdaderamente en todo lo que se propone no queda claramente recogido en qué forma se puede actuar en toda la serie de infraestructuras interdepartamentales, a nivel estatal y a nivel autonómico.

Nosotros creemos que la administración turística en cada nivel —y el señor Costa ha citado algo sobre este tema— debería ser la que agrupase y presidiese de alguna manera esta corresponsabilidad horizontal en la materia interdepartamental de las infraestructuras. Posiblemente debería ser la Secretaría General de Turismo, a nivel estatal, pero hemos de reconocer que no queda recogido en las resoluciones. Yo propongo en este momento que, a través de esta adición que propone nuestra enmienda se incorporase esta aclaración a las resoluciones.

Por lo demás, señor Presidente, retiramos las enmiendas a las que se ha presentado una transaccional, siempre y cuando ésta prospere, puesto que su contenido, si no con las mismas palabras, prácticamente queda recogido ya en las propias transaccionales que al ser votadas permiten tener unas resoluciones, que nosotros enmendábamos, en los términos que nosotros considerábamos.

Nada más y muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Mardones, para defender sus enmiendas.

El señor **MARDONES SEVILLA**: Señor Presidente, señorías, voy a defender siete enmiendas que han quedado vivas, manifestando que por la peculiaridad de esta Ponencia y del Informe que debatimos aquí sobre el turismo en relación con los distintos enfoques que dentro del Grupo Mixto tiene la problemática del turismo, estas enmiendas se presentan a título del representante de las Agrupaciones Independientes de Canarias, repito, por la especial problemática y singularidad que en el área archipiélagica de Canarias tiene precisamente la actividad económica, social y técnica del turismo.

Retiro, señor Presidente, las enmiendas números 45, 51, 54 y 56, que ya fueron recogidas en su momento por la Ponencia y por la Comisión y están incluidas en el texto que el portavoz socialista ha presentado aquí.

Estamos muy de acuerdo con el enfoque que ha dado la Ponencia a la propuesta que esta Cámara eleva al Gobierno y a los poderes públicos generales, a todos los niveles del Estado, central y autonómico, y a los distintos sectores económicos y sociales implicados en el fenómeno y en la actividad del turismo, desde el punto de vista económico y social, y queremos hacer una aportación de perfeccionamiento, con las siguientes singularidades.

Creo que las comparencias, algunas más satisfactorias y otras —tengo que decirlo— menos, de los distintos sectores, públicos y privados, nos han aportado un enriquecimiento. Tal vez tendría que decir que el sector del turismo, fuera de la zona estacional peninsular, que es el que afecta a Canarias por la época invernal y por los equipamientos e infraestructura, está deficiente e insuficientemente tratado. Se han hecho esfuerzos, que nosotros queremos complementar con alguna enmienda, que se basaban en la experiencia que habían tenido los miembros de esta Ponencia en sus diferentes contactos, incluidos los viajes al exterior; viajes al exterior que nosotros apoyamos, pero tengo que decir que, junto a otros compañeros de la Ponencia, hemos estado en viajes de ciencia-ficción, porque, según algún medio de comunicación, hemos estado viajando por el extranjero aquellos que no lo hemos hecho, sino que estábamos cumpliendo en esta Cámara otros cometidos a que nos obligaba el trabajo parlamentario. Pero nos hemos visto viajando a costa del presupuesto, parece ser, quienes no estábamos viajando. Quería dejar constancia de ello, porque este verano ha habido polémica al respecto.

La primera enmienda, señor Presidente, se refiere al punto 4 de las conclusiones, en el sentido de que a España no le interesa, políticamente ni a sus poderes políticos ni públicos, bajo ningún concepto, marginarse o distanciarse de algo que tiene su sede en Madrid, que en su día costó mucho conseguirlo, que es la Organización Mundial del Turismo, a la que creo que en este momento, tal vez por rutina o por desidia, le estamos sacando poco partido. Tenemos que sentirla más nuestra, más potenciada por la actividad administrativa, política y social de España. A esto se refiere, como he dicho, la enmienda número 44.

La enmienda número 46 relata una problemática que afecta fundamentalmente al archipiélago canario —y me imagino que también al balear, al igual que a otras zonas costeras españolas—, que es la recuperación de la costa y la rehabilitación de playas. En el debate de los Presupuestos Generales del Estado nos hemos encontrado con una situación verdaderamente curiosa, y es que el Director General de Costas, que tiene como cometido presupuestario y técnico velar por este concepto aparece, por un lado, constreñido por la limitación de los Presupuestos del Estado y, sin embargo, el Estado no se abre a la iniciativa privada; es decir, en este momento no se deja a la iniciativa privada hacer una recuperación de costas y una rehabilitación de playas. Lo tiene que hacer el Estado a través de su dirección general correspondiente. La verdad es que esto parece absurdo.

En el Archipiélago canario hay tales posibilidades de incremento de la oferta turística y de mejora de su calidad por vía de rehabilitación de costas y de playas que parece absurdo que solamente se haga mediante dicha vía, ya que genera un cuello de botella por la limitación presupuestaria y entendemos que se puede solucionar con un mutuo entendimiento y colaboración

entre la administración de costas del Estado, la respectiva comunidad autónoma y la iniciativa privada que quiera hacer esta recuperación. En aquellas costas españolas que son inútiles para la utilización del mar en la oferta que estamos haciendo en un modelo de turismo de sol, playa, mar, por tanto, si la costa es inaccesible, no se puede hacer nada porque no hay playa, es costa de acantilado bajo, como ocurre en muchas zonas españolas, insulares o peninsulares. Sin embargo, con una adecuación, como son las técnicas de terrazas, de abancalamiento y solarío, como ha hecho Italia en muchas zonas turísticas, se puede acceder a una mejor oferta y aprovechamiento para el propio turista o para el propio ciudadano español del término municipal o colindante. A esto se dirige, por tanto, nuestra enmienda número 46, que incluso incita a los poderes públicos a favorecer fiscalmente la iniciativa privada tanto aquella de personalidad física como jurídica.

La enmienda número 48, señorías, trata de algo que a nuestro juicio no está suficientemente dicho, con el énfasis necesario, en el informe de la Ponencia. Se refiere a los programas de la Administración pública de dotación de servicios de uso general. Muchas de las zonas turísticas españolas, por la dinámica que han tenido en los últimos años, son tremendamente deficientes en servicios de correos, en servicios de sanidad, en servicios de establecimientos de alimentación, y qué decir de los servicios de seguridad ciudadana. En el área canaria son continuas las reivindicaciones y reclamaciones a los poderes públicos de los alcaldes de los ayuntamientos, de los hoteleros, de las asociaciones de vecinos de estas zonas turísticas que se quejan continuamente de una insuficiencia de dotación de servicios de correos, de telégrafos, de sanidad, de áreas de grandes zonas comerciales y, fundamentalmente, del establecimiento de comisarías, cuartelillos de Guardia Civil, etcétera, que den la cobertura no solamente de protección ciudadana, sino también la Dirección de Protección Civil, frente a todos los fenómenos de penetración de actuaciones indeseables en la seguridad que se están dando ahí. Esto es lo que pretende nuestra enmienda 48 y lo queremos señalar con énfasis porque en las encuestas que se vienen haciendo, por ejemplo, en Canarias, de donde puedo hablar con conocimiento de causa, a los touroperadores, a los turistas europeos (a los cerca de cinco millones que nos visitan anualmente) la queja persistente, junto al deterioro de la calidad del medio ambiente y de la calidad de las aguas de playa, es precisamente ésta: la carencia de esta cobertura de servicios públicos: correos, telégrafos, teléfonos, alimentación, sanidad y seguridad ciudadana por parte de las Fuerzas de Seguridad del Estado.

La enmienda número 50 viene motivada porque nosotros creemos que no se debe especificar en un informe amplio y de política general del turismo aspectos muy concretos y marcados. Venir a decir aquí, en el punto 7.3 que se debe dar prioridad a la ampliación del aeropuerto de Barajas, en Madrid, y del de Son San Juan, en Mallorca, no nos parece adecuado, porque es-

tamos hablando del fenómeno del turismo general en España. Yo no me atrevería a concentrar inversiones aquí, porque por vía de la Olimpiada se han concentrado inversiones en Barcelona y por vía del V Centenario y de la Expo 92 se han concentrado inversiones en el aeropuerto de Sevilla. Muy bien, pero como estamos hablando del fenómeno general turístico de España, yo no sé si hará falta concentrar inversiones en el aeropuerto de Alicante o en el aeropuerto de Gerona (Costa Brava) o en el aeropuerto de Jerez de la Frontera o en el de Las Palmas o en el de Ibiza o en el de Tenerife. Creemos que hay que hacer una llamada general a continuar con el plan de inversiones en los distintos aeropuertos españoles. Porque, la verdad, cuando en la Comisión de Presupuestos solicitamos la comparecencia del nuevo Presidente del Ente Público de Aeropuertos Nacionales y Aviación y Navegación Aérea, no se nos concretó puntos de inversión ni se le ocurrió decir que iba a concretar inversiones en Barajas, de Madrid, o en Sor San Juan, de Mallorca. Dijo que, dentro del plan general de aeropuertos españoles, harían la adscripción de recursos económicos pertinentes, y una serie de aeropuertos básicos en el turismo estacional español están reclamando no sé si inversiones de una cuantía superior a los 1.000 millones de pesetas, con lo que, a lo mejor, resuelven los problemas de equipamiento e infraestructura que ahí se están dando.

La enmienda número 52 es también perfeccionadora de lo que se viene a decir aquí cuando se está tratando de centrar en los aeropuertos solamente una actividad y ofrecer allí un buen servicio, pero es que el turista español no solamente está en los aeropuertos, está en las estaciones de ferrocarril y en las estaciones de autobuses, porque el turismo que utiliza el transporte de carretera es muy importante, y vemos a veces la precariedad de medios para un manejo adecuado y de calidad de esa masa de turistas y de visitantes que están en las estaciones de ferrocarril, y algunas en la red española tienen verdadera penuria, porque estamos hablando de grandes ferrocarriles de alta velocidad y nos estamos olvidando de donde está el pasajero habitualmente esperando la llegada o la salida del tren, y creemos que esto también tiene que tener una contemplación adecuada. Hay muchos países, como por ejemplo Suiza, que prestan una atención especializada y presupuestaria a las estaciones de ferrocarril y de autobuses dentro de los circuitos interiores.

La enmienda número 53 —y voy terminando ya, señor Presidente— está referida —aunque lo recoge la Ponencia pero muy tibiamente— a lo que dice aquí el punto 7.6: «Analizar las posibilidades de una mayor liberalización de los sistemas de "handling" en los aeropuertos españoles». Señores, las directrices de la Comunidad Económica Europea son tajantes al respecto. El monopolio «handling» que tiene Iberia en España no resistirá la intencionalidad de las directivas al respecto de la Comunidad Económica Europea. Yo no estoy en contra —y lo quiero decir bien claro— de que Iberia tengan «handling», pero que lo tenga dentro de

la competitividad que cualquier sistema liberado, de libre mercado, tiene, que es lo que se está imponiendo en Europea, que no se haga el trágala a las compañías touroperadores, a las distintas compañías de aviación civil que están operando con turistas en España y que se les hace pasar en determinados aeropuertos por la única oferta del «handling» que ofrece Iberia. Si Iberia lo ofrece bien y en situaciones de competitividad, adelante, que lo ejerza Iberia, pero dentro de una libre competencia y no dentro de un régimen de monopolio. Por tanto que se cumplan las directivas de la Comunidad Económica Europea, que es lo que nosotros proponemos en nuestra enmienda número 53 a este punto 7 de la liberalización del «handling» en los aeropuertos españoles, porque...

El señor **PRESIDENTE**. Señor Mardones, le ruego que concluya.

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

Mi última enmienda es la número 55, referente al tema al que ya el portavoz del Grupo Catalán (Convergència i Unió) había aludido ampliamente, y es el de la coordinación entre la Administración central y las comunidades autónomas.

Nosotros creemos que —y aquí proponemos nuestra enmienda 55— para este aspecto de coordinación hay que tener en cuenta que hay comunidades autónomas en España que tienen distinta estacionalidad turística, como es el caso de la Península con relación a Canarias; en la península y Baleares la temporada alta es en verano cuando en Canarias es baja, mientras que se invierte en invierno, cuando en Península y Baleares es temporada baja y en Canarias es temporada alta, con un fenómeno de tratamiento en los transportes totalmente distinto. Por tanto, proponemos que cuando la oferta turística española salga al exterior, tenga un sentido de lógica y de congruencia, porque se nos quejan los touroperadores y los viajeros que llegan a estas áreas con distinta estacionalidad de que la oferta española es anárquica y dispar. ¿Cómo se puede resolver esto? Con lo que proponemos: creando un Consejo Interterritorial de Turismo. (El señor **Vicepresidente, Muñoz García, ocupa la Presidencia**.) Existe para otras actividades, como la financiación de las comunidades autónomas o la sanidad; es decir, que antecedentes en nuestro ordenamiento jurídico español existen y no estoy inventando, por tanto, nada nuevo. Creo que si el fenómeno de la sanidad ha sido lo suficientemente importante como para tener un Consejo en el que se sientan los consejeros de Sanidad de las comunidades autónomas con el Ministro de Sanidad, si existe un Consejo en el que los consejeros de Economía y Hacienda de las comunidades autónomas se sientan con el Ministro de Economía y Hacienda, si estamos describiendo aquí al turismo como sector estratégico, qué menos que tener un órgano de encuentro, como es la creación

de este Consejo Interterritorial del Turismo, que, a mi juicio, buena falta nos hace en España.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

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

Por el grupo de CDS, tiene la palabra el señor Santos Miñón.

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

Señorías, sirva como introducción indicar que mi Grupo Parlamentario, Centro Democrático y Social, está prácticamente de acuerdo con la globalidad del informe de la Ponencia, porque consideramos que lo expuesto —y recordemos que son cinco las partes en que se divide— reúne más o menos el sentido que debe tener a efectos de que la realidad que se concreta en las propuestas pueda aplicarse y reactivar un sector del que no se puede hablar como de un sector en crisis; es un sector que tiene un momento de baja actividad, que ha sufrido una serie de circunstancias que han influido en esa disminución, pero, al fin y al cabo, las soluciones pueden estar en nuestras manos e indudablemente comprendidas en las propuestas que se hacen.

Es de lamentar no haber conocido con la anticipación suficiente las conclusiones de la comisión correspondiente del Parlamento Europeo, pero éstas nos acaban de llegar en el Boletín número 33 de la Comunidad que nos han entregado, referidas a los meses de mayo y junio. Efectivamente se hace un estudio muy general, bastante amplio, de lo que supone el turismo, de las necesidades que éste tiene y de las formas y modos de intentar recuperar la situación anterior.

Mi compañero Rafael Martínez-Campillo, con quien compartiré el tiempo, ampliará posteriormente el sentido que intentamos imprimir al texto de la Ponencia y la filosofía que se halla ínsita en las enmiendas que hemos presentado.

Entrando directamente en las enmiendas, debo indicar que mi Grupo presentó 66 enmiendas a las propuestas, dada la razón de que el texto de la Ponencia, en cuanto a las demás partes se refiere, puede tener una aceptación global, ya que en él se recogen unas ideas básicas que debían contemplarse a efectos de la actividad de este sector.

Una buena parte de nuestras 66 enmiendas, casi el 50 por ciento fue aceptada, bien en el trámite de Ponencia o en Comisión, ya en su propio texto, ya mediante enmiendas transaccionales que mi Grupo aceptó porque consideraba que la intención que teníamos al presentarlas había sido recogida en ellas.

De las enmiendas que quedan vivas, debo decir que un número aún elevado, veintitantas, las numeradas según nuestra ordenación con los números 1, 4, 30 y 32, tratan más bien un tema semántico, la utilización de una palabra o de otra. De todas maneras, consideramos que los términos empleados, dadas las explicaciones que se han ido recibiendo a lo largo de los trabajos en Ponencia y Comisión, van por el mismo camino. Nos-

otros pretendíamos que la palabra reorientación, volver a orientar, debía sustituirse por ordenación, porque no se trata de volver a orientar, hay que aplicar una ordenación nueva. Sin embargo, dadas las explicaciones recibidas, estimamos que podrían ser asumidas por nosotros y, en este aspecto, retiramos las enmiendas 1, 4, 30 y 32.

En las enmiendas números 2, 5, 12, 22, 38, 39 y 82 hemos insistido de forma permanente en la necesidad de salvaguardar las competencias transferidas a las comunidades autónomas y aquellas otras que son competencia exclusiva de los ayuntamientos. El Grupo Socialista ha comprendido este aspecto y lo ha recogido de una forma global al principio del dictamen. Por tanto, retiramos estas enmiendas, de las que repito sus números: 2, 5, 12, 22, 38, 39 y 82.

Hemos presentado las enmiendas números 14, 21, 71, 72, 79 y 82 porque consideramos que determinados giros no deberían emplearse, pero en la redacción final se han solucionado los problemas que habíamos planteado y, por tanto, retiramos ese grupo de enmiendas.

Respecto a las restantes enmiendas, para una mejor comprensión, hemos procurado dividir las enmiendas de poca importancia y enmiendas de mucho más fondo y de mucha más importancia, según nuestro criterio, y por tanto sobre ellas insistiré con más intensidad.

La enmienda número 19 contempla que la evolución producida dentro del sector del turismo ha provocado la necesidad de creación de nuevos tipos de profesiones y que es preciso recoger dicha situación a efectos de que no quede completamente en el aire.

Hemos presentado la enmienda número 24 porque a muchas personas que quieren ocupar puestos directivos e intermedios dentro de la profesión para dirigir centros y actividades turísticas se les está exigiendo en algunas comunidades autónomas tener la titulación adecuada, mientras que la Comunidad Europea prescinde de este requisito. Al tratarse de actividades normalmente generadas por empresas privadas, ya se preocupará la empresa privada de que realmente cumplan con su labor.

La enmienda 35 la presentamos porque creemos que la Ponencia ha ido más bien dirigida al turismo de sol y playa, pero el turismo no debe limitarse a eso, y aunque se contempla solamente un punto parcial, deberían incrementarse todas las medidas que se pretenden adoptar también para las aguas interiores autorizadas para el baño, ya que también hay aguas interiores en España, donde indudablemente se realizan actividades turísticas, sin perjuicio de que en otros puntos se haya comprendido, pasando un tanto por encima del turismo interior, la necesidad de fomentarlo, así como el turismo de otro tipo que se pueda realizar.

En la enmienda 42 pretendemos extender la necesidad de dotar de infraestructuras adecuadas a zonas turísticas, zonas cuya principal industria es el turismo, sin embargo, parte de estas infraestructuras no pueden ser dotadas por el Estado porque no están comprendi-

das, en este caso concreto, en el Plan Nacional de Carreteras. Si acaso esto ha sucedido por una interpretación restrictiva del propio Plan de Carreteras, porque si se interpreta debidamente, por lo menos según el criterio de Canarias, podría llevar a que las carreteras que allí son necesarias fueran incluidas en un plan nacional de carreteras.

La enmienda 44 es la número 66, según la nueva numeración dada en el informe. Con ella pretendemos que las actuaciones a realizar en los aeropuertos de Madrid y de Son San Juan se extiendan también al de Gran Canaria, así como que se acelere la construcción del aeropuerto de La Gomera, que es la única isla que todavía no cuenta con un aeropuerto, algo que es absolutamente necesario, porque no olvidemos que la separación de las islas requiere —y los tiempos modernos así lo exigen— la dotación a cada una de nuestras islas de los medios adecuados para poder desplazarse de una a otra.

La enmienda 71 pretendió, más que nada, llamar la atención sobre una situación que se produce en bastantes ocasiones, y es el problema sobre el control del tráfico aéreo y la necesidad de procurar reducir al máximo dependencias de centros de control de otros países. En Canarias hemos sufrido con bastante asiduidad problemas originados por los centros de control de otros países que tienen la organización del pasillo aéreo de Canarias, provocando a veces situaciones bastante delicadas.

La enmienda 78 manifiesta la necesidad de rectificar los términos empleados y sustituirlos por otros que den una impresión más clara de lo que se pretendía al confeccionarlo. La estacionalidad de que se habla no se combate. Y también habría que suprimir la referencia de actividades del Gobierno, porque en este caso no deben incluirse en un dictamen de este tipo.

Nuestra enmienda 86 plantea la necesidad de estudiar la viabilidad de la conexión por vía marítima entre distintas zonas turísticas costeras —y en su caso llevarla a cabo—, estableciendo cruceros de corta y media duración. Se dirá que ésta es una actividad privada, pero hay empresas a las que se podría incentivar adecuadamente a fin de que se pudieran desarrollar actuaciones de este género que indudablemente vendrían a mejorar el turismo en líneas generales.

La enmienda 87 pretende, y así lo plantea, que la legislación laboral en su conjunto se ponga al día, sin olvidar que la actual ordenanza laboral del sector es de 1944 y, por lo tanto, está totalmente fuera de tiempo, aunque haya sido rectificada en gran medida por los convenios colectivos. Estos podrían ser el camino adecuado para establecer esta ordenación, pero es mucho más lógico que se dicte una normativa general que, por lo menos, sienta las bases de lo que se deba hacer.

Finalmente, la enmienda 88 contempla una situación, que ya ha sido resaltada por algún orador anterior, relativa a la necesidad de que se contemple la diversidad de situaciones turísticas de Canarias. En Canarias hay dos temporadas: una alta y otra que podríamos llamar

media-alta. Pero su turismo, sus condiciones y su realización son completamente distintos a los del resto de España. La temporada alta abarca desde el mes de octubre hasta el de abril. Por eso, aunque las medidas en términos generales podrían considerarse de aplicación, debería tenerse una consideración especial con respecto a lo que Canarias necesita y el tratamiento específico de su turismo.

Nada más. Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Querría completar con una serie de consideraciones la intervención de mi compañero del Grupo Parlamentario del CDS, el señor Santos, diciendo que nosotros valoramos que las conclusiones, con las que estamos básicamente de acuerdo, así como con la descripción general que hace el informe, deberían tener en cuenta algunas cuestiones. Primero, que para que el dictamen no nazca muerto, debe buscar una intensa vinculación con la realidad de los planes de infraestructura. Los destinatarios de este dictamen, especialmente el Gobierno y la Administración, no deben desconocer que están poniendo en marcha una serie de acciones que están en contra de los consejos que se determinan en este dictamen, tanto en lo que se refiere a estos planes de infraestructura en materia de aeropuertos, como en materia de tráfico marítimo, como en materia de carreteras y ferrocarril. Quizá aquí lo más significativo sea que en materia de carreteras y ferrocarril estamos apostando por grandes vías de conexión, pero la red complementaria no la estamos teniendo en cuenta. En carreteras, solamente 20.000 kilómetros son de red general, pero 180.000 kilómetros pertenecen a comunidades autónomas y ayuntamientos. Es decir, tratamos solamente el 15 por ciento y el resto de redes complementarias no están al servicio del turismo ni están al servicio del usuario. Lo mismo ocurre con los planes de ferrocarril. Hay grandes planes en alta velocidad y en largos trayectos, pero no existen unas inversiones adecuadas en las redes complementarias.

En segundo lugar, el dictamen debería tener en cuenta, para entender nuestra posición y para ser fructífero, que debe aclararse cuál deber ser la rentabilidad que se le busca a las empresas públicas o semipúblicas, hay cuál es su papel a la hora de convertir en realidad esa declaración tan importante que se hace de que el turismo tendrá un carácter estratégico como sector.

Estamos en un mundo de liberalización de los mercados y eso está produciendo un determinado tipo de gestión, a veces exigiendo una determinada rentabilidad. Pero ¿a cualquier precio? Si por un lado es bueno gestionar bien las empresas públicas, no es menos cierto que no se puede olvidar que tiene un carácter de empresas públicas y que atienden servicios públicos, y que

hacer competitivas algunas empresas está en contradicción con que el territorio sea competitivo. Y el sector turístico será competitivo en la medida en que tengamos un territorio competitivo.

La mayoría de los territorios que ofrecen turismo en España y que ofrecen turismo de calidad, necesitan la aportación de las empresas públicas o semipúblicas que hoy están pensando más en su rentabilidad que en complementar los servicios que, en el balance final de determinados territorios, son fundamentales, aunque no sean rentables en ese territorio, para poder funcionar. La oferta complementaria en materia de aeropuertos, en transporte marítimo, en carreteras o en ferrocarril es básica aunque no sea rentable en esos momentos. El comportamiento poco edificante de compañías como Iberia o Trasmediterránea son un ejemplo de esta cuestión.

En tercer lugar, el medio ambiente. Indudablemente, el informe no puede llegar muy lejos, pero debe iniciarse desde aquí, como han dicho las Comunidades Europeas en un reciente informe, el estudio del medio ambiente como generador de empleo y como generador de una nueva actividad de ocio. La separación tan tajante que existe en España entre el medio ambiente y su utilización no tiene ningún sentido respecto a un sector tan importante como el turístico.

Y una última cuestión, señor Presidente, sería la ordenación del territorio. El dictamen está repleto de apelaciones a incumplimientos permanentes de las leyes. Por poner un ejemplo, el incumplimiento de la Ley del Suelo o de la Ley de Costas. Es lamentable tener que decir en el dictamen: hagamos planes de saneamiento integral de las costas, hagamos planes de ordenación urbanística del territorio distintos a los que hacemos, y es porque, en realidad, no estamos cumpliendo las prescripciones que ya vienen contenidas en la Ley del Suelo o en la Ley de Costas, y no me extendiendo en los incumplimientos, porque sería una larga lista que no me permite el tiempo hacer.

Solamente quiero plantear, señor Presidente, una última cosa. La pregunta básica que nosotros nos hacemos en relación a este dictamen es la siguiente: ¿Realmente estamos convencidos de que hemos ahondado en las causas más profundas de los problemas del sector turístico? Porque el nudo gordiano para el CDS sería si el modelo dominante hasta ahora, es decir, bajos precios, sol y playa, es competitivo de cara al futuro. De cara al futuro cuando empiecen a abrirse otros escenarios que van a competir con salarios más bajos y, por tanto, con precios más bajos en relación a la oferta que ofrece el turismo español. En esta carrera que hemos emprendido y donde hay degeneraciones, lógicamente, de nuestros servicios, ¿la meta final es competir con alguien que va a ofrecer unos servicios turísticos más bajos que nosotros o, por el contrario, estamos planteándonos un cambio de modelo, o debemos planteárnoslo, que a tono con el incremento de los salarios en España, a tono con el incremento de su economía y a tono, lógicamente, con el incremento de los

precios nos lleve a otro escenario completamente distinto donde no tengamos competitividad o ésta sea mucho menor y estemos en mejores condiciones? Es decir, si aquí simplemente tapamos las vías de agua que nos produce la degeneración de un modelo acabado, no hemos resuelto nada; si, por el contrario, además de poner la mano en las vías de agua, estamos conduciendo al sector turístico, estratégicamente declarado, hacia un modelo realmente competitivo, no lo llevamos hacia un callejón sin salida. Sobre estas consideraciones se puede fundamentar la posición del CDS.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias señor Martínez-Campillo.

Turno en contra. Señor Costa, tiene la palabra.

El señor **COSTA COSTA**: Gracias, señor Presidente.

Señores y señoras Diputadas, permítanme, en primer lugar, seguir en la línea de diálogo que ha presidido la Ponencia y la Comisión, ofreciendo las siguientes enmiendas transaccionales a los siguientes grupos. Respecto al Grupo Popular, transaccionales referentes a las enmiendas números 9, 21, 22, 26, 28, 33, 35 y 36. Respecto al Grupo Parlamentario CDS, transaccionales referentes a las enmiendas números 24, 42 y 69. Respecto al Grupo Mixto, transaccionales referentes a las enmiendas números 45 y 53. Y respecto al Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), transaccionales referentes a las enmiendas números 53, 54 y 56.

Continuando con el esfuerzo de conseguir el máximo apoyo al informe de esta Ponencia, creo que es obligado, por parte del Grupo Socialista, rebatir el resto de las enmiendas, que en poco o en nada se corresponden con los discursos que aquí hemos escuchado. Estamos básicamente, salvando excepciones, ante un ejercicio dialéctico que está poco respaldado por la realidad de los textos y de las aportaciones de algunos grupos en las líneas básicas en que han incidido. Quiero hacer algunas referencias específicas a este tema, porque creo que sería confundir la realidad del trabajo de la Ponencia al pretender que los discursos que aquí se han hecho están respaldados por textos de enmiendas que mejoren el informe de la Ponencia en este sentido. Muchas de las afirmaciones que aquí se han realizado, en primer lugar, no están respaldadas por datos estadísticos oficiales y, en segundo lugar, están incluidas ya en el texto del informe de la Ponencia. Por tanto, es una desvirtuación dirigida hacia aquellos que no conocen realmente el texto de la Ponencia y su profundidad en algunas de las cuestiones que aquí se han planteado, o en casi todas, porque realmente yo no puedo extraer de los discursos aportaciones novedosas de algún grupo que sean diferentes a los debates que ya se han producido en el seno de la Ponencia o en el seno de la Comisión.

Voy a responder a las cuestiones planteadas por el Grupo Popular. ¿Hay crisis o no hay crisis? Su Grupo, allá donde tiene responsabilidad de Gobierno, se preo-

cupa muchísimo de hablar lo menos posible de crisis y de actuar para resolver los problemas planteados al sector. Esto está perfectamente en línea con el dictamen de la Ponencia y de la Comisión, y ustedes lo saben. Hay una responsabilidad de no atraer la verdadera crisis exponiéndola en los medios públicos de opinión, recogida inmediatamente por los medios internacionales y elevada a categoría superlativa. Es importante no seguir hablando de crisis y sí de las soluciones que todos debemos aportar al sector, porque nadie, señorías, quiere ir a un lugar donde haya crisis. La palabra «crisis» tiene unas connotaciones absolutamente negativas para la gente, que lo que buscan en sus vacaciones es básicamente tranquilidad y ocio. Por tanto, creo que hacemos un flaco servicio al sector hablando de crisis y le hacemos un buen servicio hablando de la necesidad de reorientarlo, de reestructurarlo y de resolver los problemas pendientes.

Las políticas de seguridad están contempladas en el contexto del informe de la Ponencia, concretamente en las resoluciones. Se aboga no sólo por la seguridad, sino porque el conjunto de servicios públicos se adapte a la realidad turística de nuestro país, a la realidad temporal, tanto en servicios postales, comunicaciones telefónicas, servicios de seguridad o cualquier otro servicio como el sanitario y otros que preste la Administración pública. Por tanto, todo esto está plenamente contemplado.

Una cuestión que a mí me preocupa, por la importancia que tiene para los ciudadanos europeos, es la política de medio ambiente. Algún grupo no ha participado en los contactos que ha mantenido la Ponencia con los tour-operadores y con las administraciones de los principales países emisores de turismo hacia España; pero sí conocen este documento oficial que está en la Cámara, en el que están plasmados los índices de emisión de CO₂ y de SO₂ por habitante en la Comunidad Económica Europea. En ellos, señorías, España está muy por detrás de la media europea. Concretamente respecto a CO₂ España está en el 1,2, el Reino Unido en el 2,8, Bélgica en el 2,8 y la República Federal de Alemania en el 3,2. En SO₂ España está en el 4,3, la República Federal de Alemania en el 9,3, el Reino Unido en el 15,4, etcétera. Para que cansarles con cifras que ustedes tienen a su alcance.

Por tanto, dejemos de hacer demagogia en temas que son fundamentales para la credibilidad de nuestro sector turístico. Sí existe una contaminación ambiental referida a la limpieza, al aseo de las zonas turísticas, al entorno urbano de las zonas turísticas y a la emisión de ruidos, que son competencias básicamente locales y sobre las que hay que incidir de una manera muy importante para dar credibilidad a este discurso.

También es verdad que este Diputado que les habla ha tenido una preocupación histórica por lo que iba a suceder en el sector turístico y remito al «Diario de Sesiones» del Parlamento de las islas Baleares. Es cierto que en el año 1988 planteamos básicamente la misma

reordenación del sector turístico que hoy estamos plasmando aquí con un Grupo mayoritario que le da soporte. En aquel momento no encontramos a los otros grupos que estaban gobernando dando soporte a una acción de este tipo. Es verdad que 1988 fue un año récord para España en todos los niveles de turismo, pero no es menos cierto que ya entonces se podía vislumbrar que aquellas políticas conducirían a situaciones incómodas para determinados sectores del turismo. Esto lo dijimos entonces y lo mantenemos ahora. Es cierto que España tiene también un déficit importante en formación profesional, déficit reconocido desde el principio...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Le ruego concluya, señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: Le ruego señor Presidente una cierta flexibilidad, dado que son muchas las enmiendas y crea que es importante que se aclaren los conceptos que se vienen manejando.

Termino con el Grupo Popular. Es verdad que hace falta mejor formación profesional. No vamos a discutir algo en lo que estamos de acuerdo y en lo que hemos intentado establecer una solución. Es cierto que el resultado de la Ponencia es el esfuerzo de todos los grupos —no lo debemos perder de vista—, de unos más y de otros menos, pero es cierto también que el diálogo en este caso ha sido productivo para el conjunto de la Cámara y sobre todo para el país.

En cuanto a *Convergència i Unió*, les agradezco de verdad, su percepción corresponsable de la situación del turismo en España, su realismo derivado del ejercicio de gobierno en una comunidad autónoma donde el turismo también tiene un peso importante en su producto interior bruto, y su preocupación por el respeto al marco competencial que nos hemos dado los españoles para poder realizar las políticas necesarias en nuestro país. Coincidimos con la filosofía que propone la enmienda número 52. Quizás no es el momento procesal adecuado, pero esperamos poder retomar la enmienda porque la eficacia de las políticas de las diferentes administraciones vendrá muy determinada por la capacidad de coordinación que la administración turística pueda tener sobre el conjunto de políticas que realiza.

En cuanto al Grupo Mixto, entiendo que todas sus enmiendas son constructivas y que algunas de ellas aportan más que otras novedades al texto de la Ponencia y a las resoluciones. Hay algunos temas que entendemos que están en la globalidad del informe de la Ponencia. Cuando no ofrecemos transaccionales a las enmiendas no estamos rechazando el espíritu de la mayoría de ellas, porque entendemos que ya están incluidas en el contexto de la Ponencia.

El tema de las estaciones de ferrocarril quizá se podía haber tratado de manera distinta. Entendemos que no afecta básicamente al sector turístico, sino al conjunto de la nación. Oportunidades habrá para poder tratar este tema con mayor profundidad.

En cuanto a la comisión sectorial de turismo, quiero aclarar que no es que lo rechazemos sino que, como está funcionando plenamente, parece una redundancia hablar de ella. Esta comisión existe y se está reuniendo, según mis noticias, con todos los consejeros de las comunidades autónomas y presidida por el Secretario General de Turismo.

Respecto al CDS, si el señor Presidente me lo permite, quisiera decir muy rápidamente que hay muchas enmiendas que son voluntaristas. La mayoría de ellas están incluidas en el texto inicial de la Ponencia y, sobre todo, en el texto resultado de los trabajos de la Ponencia y de la Comisión. Quizás ha habido una falta de agilidad en el momento de replantear o discutir las enmiendas según el calendario, pero alguna de ellas me atrevería a decir que resulta un tanto fuera de contexto, por no usar otras palabras que las calificarían mejor. Las medidas que se proponen no tienen ninguna temporalización, ni en Canarias ni en Baleares. Se adaptarán en cada lugar a las necesidades del turismo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señor Costa, le ruego concluya.

El señor **COSTA COSTA**: Estoy terminando, señor Presidente.

Respecto al control de tráfico aéreo es cierta la preocupación, pero en el texto del dictamen de la Comisión vienen perfectamente definidas las preocupaciones reales con los instrumentos reales para actuar sobre ellas. Pretender que la creación de un mayor número de centros de control de tráfico aéreo y la eliminación de la dependencia de centros de control de otros países se puede hacer desde esta Cámara o simplemente desde el Gobierno es desconocer la realidad en que se mueve este sector. Requiere acuerdos internacionales en los que España está actuando correctamente y defendiendo los intereses de este sector. No es un problema de número de centros porque con un sólo centro de tráfico aéreo en España bastaría, aunque hay dos. Es un problema de capacidad técnica, que la tienen, y de acuerdos con otros países.

Con todo lo expuesto, doy por terminado este trámite de enmiendas. Muchas gracias, señor Presidente, por su flexibilidad, y espero que haya respondido al conjunto de las intervenciones y de las preocupaciones de los grupos.

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

Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor **AGUIRRE RODRIGUEZ**: Señor Presidente, voy a hablar desde el escaño en aras a la brevedad.

Señor Costa, en la página 42 del dictamen reza: Otra cuestión distinta es que un segmento de la estructura de la oferta turística española sufra una crisis como consecuencia del cambio de la estructura económica

que disfruta España. Hay que reconocer que con ese respaldo del texto se ha producido la intervención de este modesto Diputado cuando se ha referido a la existencia de crisis en ciertos subsectores del turismo, y me he referido claramente al subsector de alojamiento turístico en el litoral, que representa, según dice el dictamen, el 80 por ciento de nuestra oferta de alojamiento. En cuanto al medio ambiente, señor Costa, ahí están los datos. La Comunidad Económica Europea ha abierto 400 expedientes en materia de medio ambiente por infringir las normativas. A España, de esos 400 expedientes, le corresponden 111.

Antes de entrar a hablar de las enmiendas, quiero agradecer al Grupo Catalán (Convergència i Unió) el subrayado especial que ha hecho en torno a la aportación del Grupo Popular en materia de formación profesional al presente dictamen en debate.

Entrando en la aceptación de las enmiendas transaccionales ofrecidas por el Grupo Socialista, sólo me queda una duda. No sé si a la enmienda 24 ofrece una transaccional o, por el contrario, la acepta directamente. En cualquier caso, aceptamos las enmiendas transaccionales a nuestras enmiendas números 9, 21, 22, 26, 28, 33, 35 y 36. Esperamos su contestación en relación con la enmienda 24 y mantenemos vivas las enmiendas números 1, 12, 14, 15, 16, 18, 20, 23, 25, 30, 31, 32, 34 y 37. Por tanto, la aceptación de las transaccionales conlleva la retirada de las propias enmiendas.

En cualquier caso, quiero agradecer el espíritu de diálogo que ha presidido la presentación de estas transaccionales, y quiero reiterar que estamos a tiempo de recuperar el lugar de privilegio que tuvimos en el marco mundial del turismo, pero también que depende fundamentalmente del compromiso político con el que el Gobierno lleve adelante las recomendaciones de este dictamen. Estaremos vigilantes sobre el curso de ese cumplimiento y, si no se produce, lo denunciaremos.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Tiene la palabra el señor Costa para aclaraciones.

El señor **COSTA COSTA**: Señor Presidente, aceptamos la enmienda número 24, del Grupo Popular, y estamos de acuerdo con todas las transaccionales que ha citado.

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

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, como he dicho antes, aceptamos las transaccionales a las enmiendas números 53, 54 y 56, pero no he llegado a entender qué pasa con la número 52, porque se me dijo que en un trámite posterior se podría estudiar, pero después de éste ya no hay otro trámite.

Nada más. Muchas gracias.

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

El señor Mardones tiene la palabra.

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

Señor Costa, no he entendido bien si hacía una oferta de transaccional a la enmienda que había presentado. Me gustaría que lo aclarara para pedir votación separada del resto de las enmiendas que mantenemos ante este Pleno.

Quiero aclararle que, efectivamente, emanando del espíritu de consenso de los distintos ponentes en la elaboración de este documento que se trae hoy a la Cámara, las enmiendas trataban de perfeccionar los dos aspectos fundamentales —y vuelvo a hacer la reflexión—, la regeneración y la recuperación de costas y playas, donde creo que la Ponencia debía haber avanzado más concretamente permitiendo la actuación de la iniciativa privada, dentro de la reglamentación que tenga la Dirección General de Costas, pero supliendo las deficiencias presupuestarias que ésta tiene. Por otro lado, me reafirmo en los principios de la creación del consejo interterritorial del turismo. Habiera sido un buen aldabonazo, porque creo que la Comisión sectorial no cubre todos los aspectos que, por ejemplo, en este momento el Consejo interterritorial del Sistema Nacional de la Salud está cubriendo o de los consejeros de Economía y Hacienda de las comunidades autónomas con realción a la financiación de las mismas. Por tanto, creo que, superando el funcionamiento de la Comisión sectorial de turismo, deberíamos proponer al Gobierno la creación de este consejo interterritorial, que sería altamente efectivo.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

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

El señor Santos Miñón tiene la palabra.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Señor Presidente, voy a intervenir también con la mayor brevedad posible, indicando que aceptamos las enmiendas transaccionales a nuestras enmiendas números 24, 42 y 69.

El portavoz del Grupo Socialista me ha dado la razón al establecer la diferencia que existe entre las medidas que se deben dictar para la aplicación en todo el territorio nacional y la especialidad de Canarias. Es posible y admisible que las medidas que aquí se proponen sean adaptables a Canarias, pero es necesario adaptarlas a su situación muy especial, a un turismo de un tiempo mucho más largo, no estacional, no de tres meses sino de ocho meses, que requiere unas medidas complementarias y la adaptación de cuantas se proponen en el informe de la Ponencia.

Por otro lado, si bien hemos retirado muchas enmiendas, lo que parece que el portavoz del Grupo Socialista no ha tenido en cuenta, por estimar que habían sido comprendidas en el texto del informe, hay otras que las

mantenemos vivas porque no han sido admitidas y seguimos insistiendo en la necesidad de incluirlas. También hemos de decir que en algunos casos se han planteado determinadas cuestiones a efecto de dejar claro que hay situaciones realmente delicadas que precisarían buscar los medios necesarios para corregirlas.

Nada más. Muchas gracias.

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

El señor Costa tiene la palabra.

El señor **COSTA COSTA**: Señor Presidente, quiero aclarar al señor Mardones, del Grupo Mixto, que efectivamente hay dos transaccionales, la 53 y la 45, si bien esta última, más que una transaccional, está ya incluida en el texto de la Ponencia al eliminar la palabra «públicas». La enmienda 53 hace referencia a los sistemas de «handling» y concretamente quedaría de la siguiente manera: «Impulsar el proceso de liberalización de los sistemas de «handling» en los aeropuertos españoles, de acuerdo con las directivas de la Comunidad Económica Europea».

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Turno de fijación de posiciones. Tiene la palabra el señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, con mucha brevedad, dada la hora, voy a exponer los criterios de Unión Valenciana en un tema tan importante como es el turismo para nuestra comunidad y para el conjunto del Estado español.

A lo largo de los últimos años, la incidencia de una serie de factores sobre la demanda turística ha conducido a la actual situación de dificultades para el sector. El turismo, motor de la economía de numerosas regiones españolas, entre ellas la valenciana, viene a representar, como se ha dicho aquí, casi el 9 por ciento del producto interior bruto nacional. Su incidencia sobre el nivel de renta y de empleo de la economía es evidente, dadas las estrechas relaciones que guarda con la mayoría de actividades de servicios, comerciales, de transportes, etcétera. En algunas zonas, durante los ocho primeros meses de este año 1991, ha habido una acentuación de la caída de la demanda turística. Las estadísticas de que disponemos, procedentes de la propia Consellería de Industria, Comercio y Turismo de la Comunidad Valenciana así lo confirman. En la provincia de Valencia las pernoctaciones hoteleras en los ocho primeros meses de 1991 han experimentado un descenso del 11 por ciento con relación al mismo período del año anterior. El turismo nacional, que ha sido la principal componente de la demanda de nuestros establecimientos hoteleros, ha registrado también en ese mismo período un descenso del 13 por ciento, superior

en 2 puntos a la media. Y sobre todo, hay una caída muy importante —del 14 por ciento— en las pernoctaciones en las industrias hoteleras del interior.

No voy a seguir exponiendo la situación del turismo en el conjunto del Estado, ni siquiera en la Comunidad, porque los distintos oradores que han subido a esta tribuna ya lo han dicho en su exposición bien en los debates de la Ponencia, bien en el Pleno al defender sus enmiendas. Por tanto voy a pasar directamente, en arras a la brevedad, a decir cuál es la opinión de Unión Valenciana sobre las medidas que se deberían tomar.

En estas condiciones Unión Valenciana entiende que el modelo de política turística debe ser más ambicioso que el propuesto actualmente por las autoridades, sobre todo cuando se trata de una de las primeras potencias mundiales como es España. El carácter horizontal de la actividad turística y su estrecha relación con otros sectores de la economía exige la definición de una política con competencias sobre los distintos ámbitos de actuación del Gobierno en los campos de formación profesional, política macroeconómica —estamos hablando de tipo de cambio y tipos de interés a crédito—, así como en el ámbito de la política fiscal, IVA e imposición indirecta, fundamentalmente local.

En materia de formación profesional es necesario crear nuevos estudios de turismo en el marco de la formación profesional del primer y segundo grado. Las universidades deben incluir en sus programas de tercer ciclo y maestrías diplomas de dirección turística para atraer a los titulados superiores hacia un sector en que su participación es muy baja. En construcción y mejora de infraestructuras es necesario facilitar las comunicaciones desde las zonas del litoral, donde se registran los mayores niveles de concentración turística, a las del interior, mejorando los accesos a las zonas urbanas, aeropuertos, transportes por ferrocarril, regulación de tráfico por carretera, depuración y tratamiento de aguas residuales y regeneración de las playas, actividades que exigen inversiones públicas importantes para paliar el déficit acumulado durante más de una década.

La política macroeconómica en vigor no es la más adecuada para iniciar un programa de reconversión turística como el que se pretende desde el Gobierno. Se necesita moderar los tipos de interés o subvencionar los actuales para que el coste de la reconversión hotelera no se dispare a niveles imposibles de cubrir por los empresarios. La política fiscal debe esforzarse en reducir su carga sobre el coste de la estancia en los hoteles y dejar de entender el sector como un simple instrumento recaudatorio.

La política a desarrollar debe tener presente la estrecha relación que existe entre el turismo y el medio ambiente; la recuperación del patrimonio histórico y cultural en las grandes ciudades y pueblos así lo requieren. De igual modo, la política turística debe prestar especial atención a la estrecha relación que existe con la calidad de los servicios, una calidad que es extensible a toda la sociedad y a los distintos sectores produc-

tivos que recaen sobre el turismo. El desarrollo de la tecnología turística existente en nuestro país debe ser contemplado igualmente por las autoridades, potenciado y mejorado.

Por último, una política turística debe concebir una estrecha cooperación entre las administraciones con competencias en la materia, una cooperación que en ningún caso se puede entender como el intento de atribuir ámbitos de actuación en exclusiva en detrimento de otros. En el modelo de política turística propuesto caben perfectamente los tres niveles actuales: el estatal, el autonómico y el local. Conviene establecer las competencias a ejecutar en cada uno de ellos con precisión, frenando los intentos de proliferación de organismos públicos o semipúblicos con competencias en materia turística.

Por entender que la Ponencia recoge fundamentalmente estas propuestas de Unión Valenciana, Ponencia a la que no hemos tenido acceso por las dificultades propias de pertenecer al Grupo Mixto, es por lo que vamos a apoyar el dictamen de la Ponencia, si bien hacemos hincapié también en que no nos gusta el apartado 7.3, que hace referencia a concretar mejoras en dos aeropuertos, que sumados a otros dos dejan en situación difícil al resto de los aeropuertos de España, dadas las precarias posibilidades de inversión que tiene el Ministerio de Obras Públicas en la situación actual. Creemos que se debe ver con una amplitud de miras, de forma que quede claro algo que todos tenemos presente; que todos los ciudadanos somos iguales ante la Ley y ante el Estado.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Moreno.

El señor **MORENO OLMEDO**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, intervengo en nombre del Partido Andalucista y lo hago para apoyar el dictamen de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios que analiza la situación actual del turismo en España, y todas y cada una de las resoluciones que han elevado a la consideración de este Pleno.

Después de esta declaración inicial y de agradecer a mis compañeros Diputados de la Ponencia el esfuerzo y dedicación con que se han entregado a la tarea encomendada, tengo que anunciar a SS. SS. que queda en mi boca el sabor agridulce de la insatisfacción y de la obra no concluida. Ciertamente todas las resoluciones incorporadas me parecen razonables, tan razonables que no acierto a comprender cómo el Poder Ejecutivo, el Gobierno, no ha arbitrado medidas para hacer frente a los problemas que se denuncian. Por si pudiera valer, a la hora de intentar hacer cumplir las resoluciones que vamos a apoyar, voy a esbozar el espíritu que, en mi opinión, aquélla debería ser aplicada y no es otro que el de la insatisfacción que acabo de señalar hace un momento. La Ponencia plantea si hay crisis del tu-

rismo o solamente una coyuntura desfavorable. No creo necesario entrar en la disquisición de si son galgos o podencos, cuando todos estamos de acuerdo en que el turismo atraviesa una grave y difícil situación.

No sé si acertamos con el encargo de este dictamen que hoy debatimos, pero ya está hecho y me atrevería a señalar que es un trabajo bien hecho, pero tal vez incompleto. El turismo será, si el Gobierno acepta la petición que se hace desde las Cortes, un sector estratégico de la economía española, pero esta decisión, ciertamente necesaria, no nos alivia la sensación de que el turismo es una competencia estatal devaluada cuando hace pocos meses, con la constitución del nuevo Gobierno, pasó del Ministerio de Transportes al de Industria y Comercio. Los que hemos tenido o tenemos experiencia administrativa sabemos muy bien que las competencias marginales, cuya virtualidad no encuentra claro acomodo en un órgano, son competencias que preocupan menos al Poder Ejecutivo. Por otra parte, éste acababa de aprobar un Libro Blanco sobre el turismo, del cual se hace eco la Ponencia y sin embargo, lejos de apremiar al Ejecutivo para comprometerse a realizar tareas concretas en plazo definido, las resoluciones que vamos a aprobar tienen la vocación de ser palabra que se lleve el viento, y sería necesario que de una vez por todas estimulásemos al Gobierno a ejecutar sus competencias en materia turística, para lo cual quizá hubiese sido necesario, y no sé si estamos aún a tiempo, que el informe abandonase las nubes de la teoría para bajar a las realidades prácticas, inquietantes, que en el campo del turismo son abundantes.

La administración turística es sólo parte de una Administración que, en su conjunto, hace pocos días y a iniciativa del Grupo Popular, hemos sometido a debate en esta Cámara. Ya entonces señalé que la autosatisfacción y la autocomplacencia son malas consejeras a la hora de asegurar una Administración eficiente y eficaz; y si ahora lo recuerdo es porque, cuando hablamos de las deficiencias turísticas y de que era la inspección administrativa la que debería ponerlas al descubierto y después corregirlas, han quedado absoletas y estamos reconociendo que, lamentablemente, y pese a los «slogan» del partido mayoritario, España no funciona. El turismo se deteriora.

En el poco tiempo de que dispongo, solamente voy a recordarles, señorías, varios aspectos que nos pueden mover a reflexionar sobre la transcendencia y la importancia que damos al tema.

En primer lugar, quisiera subrayar que el titular de las competencias de turismo es un Secretario General con rango de Subsecretario, ni siquiera Secretario de Estado. Yo llamaría la atención para que repasasen las Secretarías de Estado existentes en el organigrama de la Administración española y pudiéramos preguntarnos si, competencialmente, no hay Secretarías de Estado que tienen atribuidas competencias de menos entidad que la del turismo. No soy partidario de la inflación administrativa, pero creo que como parlamentarios tenemos que preguntarnos y juzgar el acierto o desacierto

de la Administración Pública a la hora de autoorganizarse. Si por una parte es posible que el turismo no esté en términos de competencia al nivel que debiera, y, por otra parte —pese a haber sido muchas veces el elemento salvador de nuestra balanza comercial—, es una competencia residual que pasa de un Ministerio a otro sin encontrar un asentamiento definitivo, difícilmente la Administración puede estar en materia turística a la altura que se requiere y que es necesaria, cuando desde la misma Ponencia estamos requiriendo a los empresarios a que no esperen tan sólo la intervención administrativa, sino que cuando ésta se produzca sea eficaz, sea autocrítica y, sobre todo, ejemplar.

Podemos lamentarnos de que la inspección turística no haya sido eficaz y no haya contribuido a evitar el deterioro de nuestras instalaciones hoteleras asegurando su mantenimiento, pero también estamos seguros de que si la actuación de la Administración hubiese sido otra, los empresarios serían más propicios a hacer autocrítica y reconocer que, en muchos casos, han querido ganar el dinero fácil y no han sido capaces de reinvertir lo ganado ni de aplicar imaginación en la búsqueda de nuevas ofertas turísticas. Hágase reconocer a la Administración y a los empresarios sus propias culpas para que, desde la lucidez que da ese conocimiento, puedan emprenderse los nuevos caminos de la política turística española.

Por lo demás y creo que lo he apuntado antes, yo diría que el informe puede pecar de teórico y junto con la visión general que da, quizá debiera haber contenido una serie de estudios concretos sobre zonas del país que requieren de una actuación urgente por el peso específico que el turismo tiene en su economía y por la crisis que las ha afectado muy gravemente. Para el caso, he cogido la experiencia andaluza —cada uno debe aportar aquí su propia problemática—, si bien no se refiere a la provincia por la que soy Diputado. En la capital de una emblemática zona turística como es la Costa del Sol, en Marbella, se ha dado un fenómeno político singular, que quizá merecería reflejo en el estudio de una Ponencia que en varias ocasiones ha hecho referencia a que las soluciones del turismo tienen que venir desde el punto de vista de la política. Por eso podía afirmar al principio que el estudio, cuya redacción he agradecido, me resultaba insatisfactorio. Faltan plazos, faltan compromisos, y falta política concreta que evite que en otras zonas del país cunda el ejemplo de Marbella.

La otra reflexión la voy a hacer también apuntando a Málaga. En la Ponencia se reconoce la necesidad de la intervención de las autoridades turísticas en las decisiones sobre infraestructura y uno no acierta a comprender cómo a la altura del año 1992, el acceso a Málaga desde Madrid, desde Sevilla y desde casi todo el resto de España, tenga que hacerse por una carretera cuyo último tramo de 55 kilómetros desde Antequera ha costado este verano cerca de dos horas. Esto es así y se acepta estoicamente por el pueblo andaluz y por el pueblo malagueño. Igualmente ocurre con la ca-

rrertera del Puerto de Santa María; pero nuestra obligación es decir aquí quiénes son los responsables de que esta situación se haya producido. Alguien debe dar cuenta de las prioridades de inversión adoptadas y de los errores cometidos, cuando los fallos son tan evidentes.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señor Moreno, le ruego concluya.

El señor **MORENO OLMEDO**: La Ponencia también habla reiteradamente de la necesidad de imponer a la actuación administrativa turística el principio de coordinación. Quizá hubiera que haberlo recordado en las resoluciones de la Ponencia, y tal vez debiera haberse pedido a la Administración que realizase una campaña publicitaria de apoyo institucional.

Para terminar, permítanme SS. SS. que efectúe un símil taurino. El turismo lo tenemos en la plaza; hemos realizado una faena aseada y estamos a punto de concluirla, pero todavía nos quedan algunos resquicios para la imaginación y el arte. Sería lamentable que fueran solamente empresas extranjeras —como ocurrió en la temporada taurina con César Rincón— quienes trajesen soluciones a nuestros problemas turísticos, cuando durante mucho tiempo hemos sido un ejemplo a seguir por los países interesados en desarrollar su política turística y aún hoy —como se recoge en el informe— podríamos prestar tecnologías turísticas a países del Tercer Mundo, concretando así nuestra colaboración en el nuevo orden mundial.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Gracias, señor Presidente.

Por parte de nuestro grupo, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, hemos valorado de forma globalmente positiva el informe aprobado por la Comisión en materia de turismo. Esta valoración globalmente positiva se basa, señorías, en el punto primero acordado de forma unánime por todos los componentes de la Comisión en el sentido de que el Gobierno declarará de carácter estratégico al sector turístico.

En nuestra opinión, señorías, esa declaración no sólo es la constatación del evidente peso actual y la importancia que tiene el turismo en el conjunto de la economía española, por el contrario, dicha declaración, señorías, implica, en opinión de Izquierda Unida, que en la programación y ejecución de la actividad turística deben prevalecer de forma clara los intereses estratégicos, los intereses sociales sobre los intereses más inmediatos y sobre los intereses privados.

A su vez, esa declaración, señorías, en opinión de Izquierda Unida posibilita una intervención decidida de la Administración pública, intervención que no debe ser

sólo de carácter económico mediante incentivos, sino también mediante ordenación, todo ello en correspondencia a actuaciones del sector privado y en coherencia con esa prevalencia de intereses a la que antes hemos hecho referencia.

Nos parece también muy importante, señor Presidente, señorías, el segundo punto de las conclusiones aprobadas por la Comisión, aquel que hace referencia a la necesidad de fomentar el dialogo entre todas las instituciones y entre todos los agentes sociales implicados en el sector turístico. Ello no sólo por respeto a la actual estructura autonómica y constitucional del Estado, sino porque sólo de esa forma se podrán abordar los distintos turismos, los distintos subsectores del sector turístico o, en definitiva, las peculiaridades que esta actividad presenta a nivel de comunidad autónoma e incluso de cada comunidad autónoma.

Estos criterios genéricos, señor Presidente, señorías, justifican sobradamente nuestro apoyo global. Es verdad que cabe apreciar deficiencias concretas y nosotros destacaríamos alguna. En primer lugar, la tímida, la ambigua referencia a la problemática laboral del sector, en el que la temporalidad incide, en nuestra opinión, de una forma pavorosa en la profesionalidad necesaria para conseguir una adecuada competitividad en los servicios que se prestan.

Al hablar de las infraestructuras, señorías, también echamos en falta la referencia a problemáticas como la del agua, como la de los transportes por ferrocarril, y nos hubiera gustado también que se contuvieran referencias, por breves que fueran, a aspectos tan importantes como el necesario fomento del turismo interior, en especial el turismo social y, en concreto, el turismo de la tercera edad, que a nosotros nos parece que tiene que ser objeto de un apoyo decidido.

También nos hubiera gustado observar en este dictamen la contemplación al turismo como marco de ampliación de las medidas de salud, con especial referencia al tratamiento termal y en concreto a los balnearios. Pero, en definitiva, señorías, son aspectos puntuales en los que considerábamos que se podía mejorar pero sobre la base de un dictamen globalmente positivo y por ello votaremos a favor.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ansotegui.

El señor **ANSOTEGUI ARANGUREN**: Gracias, señor Presidente.

Intervengo brevemente desde el escaño para fijar la posición del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), en relación con el dictamen aprobado por la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, sobre el informe elaborado por la Ponencia para el análisis de la situación actual del turismo en España.

Desde la constitución de la Ponencia y la aprobación por la Mesa de la Comisión, el 19 de diciembre de 1990,

del plan de trabajo, el Grupo Parlamentario Vasco ha participado en todos los trabajos y actividades realizados por la Ponencia, y por tanto se siente identificado en lo fundamental, tanto por el análisis de la actual situación turística en España como con las conclusiones del informe y con las propuestas de resolución.

Respecto a las conclusiones de la Ponencia, me referiré a dos de ellas. En el informe decimos que una de las exigencias del sector turístico es la necesidad de ofrecer un producto de alta calidad en el que desempeñen un papel fundamental las infraestructuras públicas.

Nuestro Grupo quiere manifestar, una vez más, la necesidad de que el Gobierno mantenga el nivel de inversión en la infraestructura de carreteras, de aeropuertos, de puertos, etcétera. Esto es totalmente necesario para mejorar no solamente la calidad y competitividad de nuestro turismo, sino la competitividad general de nuestras empresas y, en definitiva, de nuestra economía. Esas infraestructuras tienen que desarrollarse de una manera armoniosa, promocionando los distintos ejes económicos que afectan tanto al turismo como al sector industrial, entre otros.

Otra conclusión que queremos mencionar es la necesidad de mejorar la profesionalidad de todo el sector turístico, para lo cual se precisa una formación permanente y de reciclaje.

Con motivo del debate sobre el pacto social de progreso, o pacto de competitividad, todos los grupos coincidimos en la necesidad e importancia que tienen cuantas medidas se tomen con referencia a la formación profesional y de investigación (**El señor Presidente ocupa la Presidencia.**)

Sólo me queda añadir, por lo que respecta al turismo, la posibilidad real, contrastada en los trabajos y actividades de la Ponencia, de colaborar con los países en vías de desarrollo que se incorporan a la actividad turística, en desarrollar la formación de sus propios trabajadores. Esta colaboración habría que contemplarla, no sólo como una inversión del capital privado e internacionalización de nuestras empresas, sino como una forma de cooperación internacional en el nuevo orden mundial que se está gestando.

Por lo que respecta a las propuestas de resolución, quisiera destacar la que hace referencia a que el Gobierno debe continuar el diálogo institucional y social iniciado, entre otros, con las comunidades autónomas, a efectos de instrumentar un sistema operativo que, respetando escrupulosamente el marco competencial de cada una de las partes, permita afrontar con eficacia la reorientación del sector turístico.

Si bien está claro que las comunidades autónomas han ido asumiendo la totalidad de las competencias en materia turística y que estamos hablando de competencias exclusivas, la realidad es que sobre el sector turístico, al igual que sobre otros sectores, concurren competencias que afectan tanto a la administración comunitaria como a la central, a la autonómica y a la lo-

cal, por lo que es tan necesario ese diálogo institucional que se propone. Me consta que el diálogo se está produciendo actualmente en este sector, que es positivo y respetuoso con el marco competencial.

También queremos resaltar la necesidad de que, dentro de cada administración, es decir, con total respeto al marco competencial de cada administración, el organismo responsable del turismo sea el que coordine las distintas actividades e inversiones que afecten a los distintos productos turísticos. La diversidad de aspectos que afectan al turismo comportan que una política turística tenga carácter interdepartamental y que, por tanto, sea necesario que el correspondiente departamento de turismo sea el organismo que coordine estas actividades interdepartamentales.

Para finalizar, señor Presidente, quiero confirmar que el Grupo Parlamentario Vasco (PNV) votará favorablemente el dictamen objeto de debate.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ansotegui. El señor Santos Miñón tiene la palabra.

El señor **SANTOS MIÑÓN**: Gracias, señor Presidente. Solamente a efectos de manifestar la conformidad de mi grupo a la enmienda transaccional con nuestras enmiendas números 16, 18, 19 y 20, de la que antes no habíamos tenido conocimiento.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Santos Miñón.

El señor Costa tiene la palabra.

El señor **COSTA COSTA**: Señor Presidente, para una cuestión técnica.

En la página 46 del dictamen, después del último apartado, deberán continuar los apartados 4.10 y 4.11 del dictamen que, por un error técnico de los ponentes, están en estos momentos en otra página, concretamente en la 54 del actual dictamen. Es decir, los apartados 4.10 y 4.11 se deberían ordenar a continuación del final de la página 46, para que se pueda recoger en el dictamen final.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Costa. Vamos a proceder a las votaciones.

Enmiendas del Grupo Popular. Enmienda número 34, del Grupo Popular.

Comienza la votación. (**Pausa.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 262; a favor, 97; en contra, 155; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda número 34.

Enmiendas números 12, 14, 16, 18, 30, 32 y 37, del Grupo Popular.

Comienza la votación. (**Pausa.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 263; a favor, 96; en contra, 147; abstenciones, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas del Grupo Popular.

Enmienda número 24, del Grupo Popular.
Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 262; a favor, 247, en contra, uno; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aceptada la enmienda del Grupo Popular.

Restantes enmiendas del Grupo Popular.
Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 262; a favor, 107; en contra, 145; abstenciones, 10.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las restantes enmiendas del Grupo Popular.

Enmiendas del Grupo Catalán (Convergència i Unió).
Enmienda número 52. Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 262; a favor, 106; en contra, 148; abstenciones, ocho.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda número 52, del Grupo Catalán.

Enmienda número E.55.
Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 260; a favor, 95; en contra, 146; abstenciones, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la enmienda número E.55, del Grupo Parlamentario Catalán.

Votación de las enmiendas números 44, 50, 52 y e.55 del señor Mardones.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 262; a favor, 26; en contra, 150; abstenciones, 86.

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

Enmiendas números 46 y 48, también del señor Mardones.

Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 261; a favor, 17; en contra, 147; abstenciones, 97.

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

Enmiendas del Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social. Se someten a votación, como en los supuestos anteriores, todas las enmiendas que no han sido retiradas. Lógicamente, las enmiendas retiradas a lo largo del debate ya no entran en las votaciones que se efectúan.

Enmiendas del Grupo Parlamentario del CDS.
Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 262; a favor, 14; en contra, 149; abstenciones, 99.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las enmiendas del Grupo Parlamentario del CDS.

Enmiendas transaccionales presentadas por el Grupo Socialista.
Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 262; a favor, 262.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobadas las enmiendas transaccionales.

Votación del dictamen de la Comisión.
Comienza la votación. **(Pausa.)**

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 264; a favor, 262; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el dictamen de la Comisión.

El Pleno se reanudará a las cuatro de la tarde.
Se suspende la sesión.

Eran las dos y treinta minutos de la tarde.

Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.

PREGUNTAS:

— **DE DON CESAR VILLALON RICO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO: ¿CUALES HAN SIDO LOS CRITERIOS ESTABLECIDOS EN RELACION CON EL NUMERO Y TIPO DE ESPECIALIDADES QUE SE OFERTAN EN EL CONCURSO-OPOSICION DEL SISTEMA MIR DE ESTE AÑO? (Número de expediente 180/001053)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Se reanuda la sesión.

Punto V del orden del día: Preguntas.

Pregunta número 24, del señor Villalón Rico, que tiene la palabra.

El señor **VILLALÓN RICO**: Gracias, señor Presidente.

Voy a leer textualmente la pregunta al señor Ministro de Sanidad y Consumo. ¿Cuáles han sido los criterios establecidos en relación con el número y tipo de especialidades que se ofertan en el concurso-oposición del sistema MIR de este año?

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Sanidad.

El señor **MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO** (García Valverde): Gracias, señor Presidente.

Señoría, la convocatoria por la que se establece el acceso a los MIR está regulada por el Real Decreto 127/84. En dicho Decreto se establece que la convocatoria será elaborada por una comisión interministerial, que está formada por los Ministerios de Educación y Ciencia y Sanidad y Consumo, que oye los informes de los órganos competentes de las comunidades autónomas y de las comisiones nacionales de la especialidad.

Los criterios en los que se basa son los mismos que han sido utilizados en convocatorias anteriores, y son los siguientes: capacidad docente acreditada en los distintos centros, disponibilidades presupuestarias, necesidades sociales de médicos especialistas y compromisos adquiridos a través de convenios y tratados internacionales que hayan sido suscritos.

Esta comisión interministerial realiza la convocatoria anual de médicos internos residentes en coordinación con las comunidades autónomas, aquéllas que tienen transferida la gestión de la asistencia sanitaria, quienes emiten un informe oral y escrito en relación con las necesidades de especialistas que tienen en cada uno de sus centros. Asimismo, se solicita también el informe de las comisiones nacionales de cada especialidad y del Pleno del Consejo Nacional de Especialidades.

Nada más. Muchas gracias.

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

El señor Villalón, tiene la palabra.

El señor **VILLALÓN RICO**: Señor Presidente, hay que volver a decir que el señor Ministro de Sanidad navega en temas sanitarios. Realmente, después de siete u ocho meses al frente de este Ministerio, sigue sin conocer los temas sanitarios.

Habría que decir, como primera premisa a mi intervención, que, mientras el Ministerio o la comisión interministerial no remitan a esta Cámara un proyecto de ley de especialidades médicas, no pueden existir criterios claros a la hora de estructurar un concurso-oposición como el que estamos hablando; pero me voy a remitir a lo concreto de mi pregunta.

Hay que decir que el Ministerio ha sacado a concurso 3.700 plazas, que son claramente insuficientes para las necesidades de la sanidad española. Pero eso no es que lo diga un Diputado en esta Cámara, como lo estoy diciendo yo ahora, o que sea el ambiente que flota en la sanidad en general, son manifestaciones de personas de solvencia en temas sanitarios, como es el doctor Sosa, Presidente del Colegio de Médicos de Valencia, o como es el doctor Díaz Rubio, Presidente de la Comisión Nacional de Especialidades, los cuales dicen que la capacidad de oferta en este momento, por la infraestructura sanitaria española, podría ser de hasta 5.000 plazas, lo cual nos llevaría a solventar, aunque fuera someramente, los problemas de los especialistas en nuestro país.

Además, tengo que remitirme a la relación de lo que podríamos denominar tipo de especialidad y número de especialistas. El mayor número de ofertas se sigue produciendo en las especialidades de medicina interna y de medicina de familia, que en estos momentos son seguramente las menos prioritarias en relación con las necesidades de la sanidad. Siguen siendo insuficientes en las especialidades de oftalmología, otorrino, traumatología y anestesia. Son manifiestamente necesarias las especialidades en alergia y en geriatría...

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

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO** (García Valverde): Gracias, señor Presidente.

Yo lamento, señor Villalón, que sus opiniones no coincidan con las mías. Pero lo peor de todo es que lo que acaba de decir no es más que una opinión personal. Si efectivamente la convocatoria de MIR ha sido corta o larga, ha sido excesiva o no, es algo que, afortunadamente, lo vamos a poder ver con el transcurso de los acontecimientos, en la medida en que dependerá de la demanda que se produzca por parte del sistema público y del sistema privado, contratando médicos procedentes de la formación de médicos internos residentes.

Quiero también discrepar con S. S., porque el MIR es un sistema de formación de médicos del que estamos realmente satisfechos, puesto que está produciendo un nivel de calidad que es muy importante para el mantenimiento de la calidad de la asistencia sanitaria, que desde luego está reñido con un intento de hacer del sistema MIR una fábrica de especialistas a toda costa. Sólo en el caso de que exista una capacidad de calidad de enseñanza podemos mantener un aumento de las plazas de MIR y, desde luego, todo estará condicionado, señoría, a que exista esa demanda.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON RODRIGO DE RATO FIGAREDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y HACIENDA: ¿QUE INSTRUCCIONES HA DADO EL GOBIERNO A LAS EMPRESAS CON MAYORÍA DE CAPITAL PÚBLICO Y A SUS FILIALES PARA QUE NO SE SUSTRAYAN A LA SOBERANÍA FISCAL DEL ESTADO ESPAÑOL? (Número de expediente 180/001044)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 15 del señor De Rato Figaredo, que tiene la palabra.

El señor **DE RATO FIGAREDO**: Gracias, señor Presidente.

La pregunta va dirigida al señor Ministro de Economía y Hacienda: ¿Qué instrucciones ha dado el Gobierno a las empresas con mayoría de capital público y a sus filiales para que no se sustraigan a la soberanía fiscal del Estado español?

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Economía y Hacienda.

El señor **MINISTRO DE ECONOMÍA Y HACIENDA** (Solchaga Catalán): Gracias, señor Presidente. La respuesta es que ninguna. No lo creemos necesario.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor De Rato.

El señor **DE RATO FIGAREDO**: Es indudable que ninguna, señor Ministro, porque según publican los medios de comunicación españoles, una gran cantidad de ellas, como Repsol, Petronor, Naviera Vizcaína y Transatlántica, Naviera Internacional Panameña, Carboex Internacional, Focoex Internacional, Ficsa Internacional y Estrada y otras muchas de las que el señor Ministro tendrá mejor información que yo, han sido —no sé si la palabra es acusadas—, pero en cualquier caso puestas de relieve en la prensa que toman decisiones empresariales para sustraerse a la soberanía fiscal del Estado español.

Esta es una decisión, en nuestra opinión, escandalosa en empresas públicas y con mayoría de capital público y en sus filiales. Pero lo es aún más cuando resulta que el Gobierno realiza acciones sobre empresas privadas que toman decisiones similares y acciones que individualizan y llevan, en nuestra opinión, más allá de lo deseable la discrecionalidad del Ministerio de Economía y Hacienda.

En ese sentido, señor Ministro, ya que el Gobierno no va a tomar ninguna decisión —por lo menos no ha sido capaz de tomarla hasta ahora—, le recomendaría-

mos que le sugiriera a su Grupo la aprobación de la enmienda número 740, que mi Grupo ha presentado a la Ley de Presupuestos Generales del Estado del próximo año, con lo que nos evitaríamos la situación de que el sector público español sea el primero que reconoce que la situación fiscal en España no permite la competitividad.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Me temo que la intervención del señor De Rato en esta pregunta pueda crear confusión y tengo la sospecha de que, además, está encaminada a crearlo, porque al final se acaba relacionando con una operación concreta de una entidad concreta, en relación con la cual siempre me apetece preguntarle al señor De Rato «tu quoque» ¿también usted está ya en esto? Pero dejando eso a un lado, creo que se introduce mucha confusión si se da a entender por algún momento el hecho de que empresas estatales que tienen la intervención del Tribunal de Cuentas, las auditorías externas, la Intervención General de la Administración del Estado, por aquello de que hagan inversiones fuera con sociedades para aprovechar las ventajas en los mismos términos que tienen las privadas, están tratando de sustraerse a la soberanía fiscal del Estado. Como verá S. S., arroja confusión que no sé si nace del escándalo producido por la necesidad de algunas informaciones o si, sencillamente, prefiere S. S. contribuir a dicho escándalo mediante la confusión.

No tengo nada que ocultar en relación con esa materia. Estamos absolutamente tranquilos. Estas empresas han hecho sus inversiones en competencia con privadas y con otras multinacionales que también están trabajando en los mismos sectores. Tienen todas las intervenciones de sus cuentas, auditorías internas y externas a las que he hecho referencia. Nunca ha habido una plusvalía que se haya generado a través de estas operaciones que pudiera sustraerse el fisco español. Nunca ha habido ninguna irregularidad fiscal. Ahora bien, si algún grupo parlamentario o alguien piensa en ello —porque quizá él tenía la intención de hacer una plusvalía eludiendo el fisco—, quizás haya sido su pregunta muy útil para los intereses de ese caballero.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ISABEL TOCINO BISCAROLASAGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE ECONOMÍA Y HACIENDA: ¿CUALES SON LAS RAZONES POR LAS QUE EL PRESIDENTE DEL GOBIERNO HA AFIRMADO**

QUE VE MAS FACIL EL ACUERDO SOBRE LA UNION ECONOMICA Y MONETARIA QUE EL ACUERDO SOBRE LA UNION POLITICA? (Número de expediente 180/001046)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 17, de la señora Tocino, que tiene la palabra.

La señora **TOCINO BISCAROLASAGA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Economía, ¿podría decirnos cuáles son las razones por las que el señor Presidente del Gobierno ha afirmado que ve más fácil el acuerdo sobre la Unión Económica y Monetaria que el acuerdo sobre la Unión Política?

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Economía y Hacienda.

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

Supongo que son las mismas que les ha impulsado a otras personas que están siguiendo de cerca las conferencias intergubernamentales a considerar lo mismo. A pesar de que no está ausente de problemas llegar a un acuerdo sobre la Unión Económica y Monetaria, quizá la tradición de integración en estas materias de la Comunidad —que viene, como usted recordará, desde el Plan Werner—, lo mucho que se ha avanzado y las menores dificultades políticas, hacen hoy por hoy suponer que el acuerdo será más fácil que en la unión política, que en algunos aspectos, como la política exterior, la política de defensa, la ciudadanía europea y otros todavía presentan algunas dificultades.

Por tanto, creo que cuando el Presidente del Gobierno ha expresado esta opinión se hacía eco de algo que es la impresión generalizada que hoy en día existe en las proximidades de las conferencias.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra la señora Tocino.

La señora **TOCINO BISCAROLASAGA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Solchaga, nos da la impresión de que su respuesta, como las afirmaciones del señor Presidente del Gobierno, tiene validez desde una mera óptica de política internacional, es decir, desde el éxito o el fracaso de la cumbre de Maastrich. Es realmente interesante preocuparse de la política internacional pero cuando previamente se deja la casa en orden. El problema está en que esto pueda indicar que, para España, la Unión Económica y Monetaria no presenta problemas porque hayamos bajado ya el listón de nuestras exigencias.

Cuando recordamos que el señor Ministro nos decía que España, en una Europa a dos velocidades o en diferentes períodos, estaría siempre en el pelotón de cabeza; cuando el señor Secretario de Estado decía también que no habría problemas de que España se quedara en la segunda velocidad; cuando, por otra parte, el Vicepresidente del Gobierno, en una campaña que iniciaba esta semana en Cataluña, felicitaba al señor Ministro por su política económica (creo que mucho más por tratar de tender una serie de puentes a nivel de política interna de Partido que por los éxitos que está cosechando últimamente su política económica), nos preocupa pensar que tales afirmaciones puedan estar respondiendo a que el Gobierno ha olvidado unos compromisos que tienen la política económica de España, que además los tiene muy a plazo fijo.

Por eso, señor Solchaga, sin querer entrar en una guerra de cifras (bastaría recordar el índice de desempleo que se publicaba ayer, que dista mucho de las pretensiones tan optimistas que traía el señor Solchaga a esta Cámara al principio de esta legislatura), estamos pensando que realmente el éxito del Mercado Unico no parece que va por los derroteros de bajar la tasa de desempleo ni la inflación ni la tasa de interés. Si a esto añadimos que también tenemos la sensación de que en temas de cohesión social el Gobierno está bajando el listón, es decir, ya ha optado por negociar en retirada la cohesión social, solamente en unión económica y monetaria, sin seguir peleando para que eso sea un reconocimiento de principios a nivel de unión política en ese tratado, creemos que estamos viviendo un momento peligroso porque de ahí se va a derivar toda la política que va a tener que seguir España en los próximos años.

Por eso, señor Solchaga, quería decirle que si usted toma las medidas que tiene que tomar, nuestro Grupo...

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Creo que usted ha hecho una pregunta y yo se la he respondido. Si de verdad quería hacer un largo exordio sobre las dudas que tiene para usted la posición negociadora de España en materia de unión económica y política, lo mejor es que haga otra pregunta sobre el tema, pero la cuestión es ¿es más fácil o no llegar a un acuerdo en Maastrich, o en otro momento, en la Conferencia sobre unión económica y monetaria que sobre unión política?

Debo reiterar mis palabras en el sentido de que creo que el señor Presidente tiene razón. En todo caso, la tenga o no, las razones que le impulsaron a decir esto fue, sin duda, la coincidencia de puntos de vista de todo el mundo en esta materia.

Respecto a cómo está negociando España, creo que puede estar tranquila. Esto está en buenas manos, lo

estamos haciendo con la seriedad y el rigor que nos caracteriza, y espero que con buenos resultados para la economía española. No hemos bajado el listón en materia de política general ni de situación económica y social, le aseguro que no. Seguimos interesados en la defensa de nuestros intereses, naturalmente dentro del contexto comunitario, no como si se tratara de un problema particular. Cuando llegemos a un acuerdo, creo que podremos presentarlo muy bien a la Cámara y con la cabeza muy alta.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON ANGEL GARCIA RONDA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE PREVISIONES TIENE EL GOBIERNO PARA AFRONTAR LA GRAVE SITUACION LABORAL Y ECONOMICA QUE PUEDE PRESENTARSE EN LA CIUDAD DE IRUN A PARTIR DEL 1 DE ENERO DE 1993, CON MOTIVO DE LA CASI TOTAL DESAPARICION DEL TRAFICO ADUANERO? (Número de expediente 180/001055)**

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

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

La pregunta que voy a hacer responde a la inquietud de la provincia a la que represento, Guipúzcoa, muy especialmente de la comarca del Bidasoa, que previsiblemente se va a ver afectada por una situación que la propia pregunta expresa.

¿Qué previsiones tiene el Gobierno para afrontar la grave situación laboral y económica que puede presentarse en la ciudad de Irún a partir del 1 de enero de 1993, con motivo de la casi total desaparición del tráfico aduanero?

Muchas gracias.

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

El señor Ministro de Economía y Hacienda tiene la palabra.

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

Coincido con el señor García Ronda en la preocupación del excedente, por un lado, de empleados públicos que se va a producir en la frontera de Irún y, por otro lado, también por la posible reducción de empleo en las agencias de aduanas y sus empleados.

Todos sabíamos esto y desde los inicios del planteamiento de la abolición de las fronteras fiscales hemos estado ya trabajando con las agencias de aduanas, acon-

sejando la diversificación de la actividad con el fin de que pudieran asumir parte del personal en otras actividades conectadas al tráfico de mercancías, que no habrán de desaparecer en 1993 por el hecho de que desaparezcan las fronteras fiscales, y a las que incluso el mercado único habrá de beneficiar.

Sabe seguramente S. S. que hay otras actividades en las zonas vinculadas al tráfico de mercancías que se encuadran en el proyecto «Zaisa», que ha contado con la participación de la Administración central, de la autonómica y de la local, y tratamos de crear focos de atracción para todo lo que pudieran ser actividades de transporte, consolidación y desconsolidación de cargas, distribución y almacenaje de mercancías.

Por lo que se refiere a los funcionarios, naturalmente tenemos nuestras ideas sobre cómo actuar en relación con los mismos y en líneas generales, dado que esto es algo que va a afectar a los doce países miembros en todas sus fronteras como consecuencia del programa de abolición. Esto es también objeto de atención de un programa comunitario que estamos siguiendo en perfecta conexión con las autoridades de Bruselas.

A nivel nacional, la Dirección General de Aduanas ha venido manteniendo distintos contactos con los representantes de los agentes y con los sindicatos en los últimos años. Esto ha culminado en una reunión el pasado 22 de octubre donde se decidió la constitución de una mesa de trabajo para analizar en profundidad las repercusiones de todo este proceso. Una primera reunión de trabajo ha tenido lugar el pasado día 4 de noviembre, y aparte de los estudios de la comisión, se ha considerado necesario realizar un análisis a nivel nacional del impacto que tendrá este proceso. Hay una serie de datos que sobre el sector podrán aportarse en la próxima reunión, que continuará el 12 de diciembre.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor García Ronda.

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

De algún modo el señor Ministro ha contestado a la inquietud que yo manifestaba en mi pregunta y veo con agrado que se están tomando medidas y se están llevando a cabo actividades que abren el camino de prever ese casi seguro impacto que va a tener esa modificación aduanera. Desde aquí sólo quiero animar al señor Ministro y a todo su equipo a que continúen por ese camino de manera que podamos dar satisfacción, o por lo menos se puedan compensar los problemas que pueda haber en ese terreno en Irún y su comarca. Creo que lo que se ha emprendido hasta ahora es favorable para ello y se podrá contar como una actuación del Gobierno verdaderamente positiva. Eso es lo que esperamos todos los guipuzcoanos y sus representantes en esta Cámara.

Nada más y muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CARMEN ROMERO LOPEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE VALORACION HACE EL MINISTERIO DE TRABAJO DE LA DISTRIBUCION DE LAS PRESTACIONES FAMILIARES DERIVADAS DE LA APLICACION DE LA LEY DE PENSIONES NO CONTRIBUTIVAS? (Número de expediente 180/001059)**

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

La señora **ROMERO LOPEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Trabajo, las prestaciones por hijo a cargo se han visto modificadas con motivo de la aplicación de la Ley de Pensiones no Contributivas. Esta ley posibilita que la familia pueda tener una ayuda, independientemente de que hayan cotizado o no, como ocurría antes. Antiguamente la prestación era prácticamente irrisoria y se vio modificada por esta nueva ley que aprobamos en la Cámara ahora va a hacer un año.

Esta Diputada piensa que es el momento oportuno para hacer una valoración de hasta qué punto la aplicación ha sido la adecuada y la que se pensó en su momento. Dentro de unos días se va a cumplir exactamente el año de su aprobación. A pesar de las dificultades que pueda tener el Ministerio para aplicar esta ley, sin embargo creemos que pueden tenerse ya una serie de datos. Queremos saber cuántos y cuáles han sido los beneficiarios y si la partida presupuestaria que se piensa destinar a estas prestaciones será la adecuada. Es por eso por lo que esta Diputada quiere saber qué valoración hace el Ministerio de Trabajo sobre la distribución de las prestaciones familiares con motivo de la aplicación de esta Ley de Pensiones.

Gracias.

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

El señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL** (Martínez Noval): Muchas gracias, señor Presidente.

Señora Diputada, antes de transmitirle la valoración del Ministerio de Trabajo en relación con la puesta en práctica de esa prestación concreta, tengo que reconocer públicamente el esfuerzo y el trabajo realizado en el Instituto Nacional de la Seguridad Social para, en un plazo muy breve de tiempo, tramitar, resolver y pagar un número considerable de solicitudes que habían

sido presentadas como consecuencia de una intensa campaña de información y de publicidad en torno a la nueva prestación.

Ciertamente, los datos que hasta este momento están en manos del Ministerio de Trabajo y Seguridad Social, en relación con la distribución espacial de las solicitudes que se han realizado, dan pie o sugieren estudios sociológicos, estadísticos e incluso económicos que vayan más allá, que profundicen en alguna medida en esa distribución espacial y territorial de las solicitudes.

En términos generales le puedo decir que resulta ciertamente curioso que el número total de solicitudes por provincias no esté en modo alguno relacionado con la población total de esa provincia. De manera que en modo alguno son provincias como Madrid, Barcelona o Valencia en las que se ha presentado mayor número de solicitudes; antes bien, son provincias con un número de habitantes muy inferior al de éstas que yo le he mencionado las que han concitado mayor grado de presentación de solicitudes; por ejemplo, Cádiz, Badajoz, Albacete, Sevilla, etcétera.

Siendo más concreto. Si relacionamos el total de prestaciones reconocidas —las reconocidas, no las presentadas— con el número de familias que tienen hijos menores de 18 años, le diré que la media nacional que se obtiene es de un 22 por ciento, y que especialmente esa distribución sería de la siguiente manera: Melilla y Ceuta son las provincias donde mayor número de familias con hijos menores de 18 años han visto reconocida esa prestación. Melilla, 77 por ciento; Ceuta, 66; y le siguen: Extremadura, 66 por ciento; Canarias, 51 por ciento; Murcia 44 por ciento; Andalucía, 42 por ciento. En la banda inferior de esa distribución se sitúan justamente Madrid, con el 1,23 por ciento solamente; Cataluña, 4,53; y el País Vasco, el 5,64 por ciento.

En términos absolutos y relativos, en cualquiera de los dos casos, señora Diputada, la distribución de las nuevas prestaciones creo que cumple los objetivos para los que se pensó, que eran de redistribución y de solidaridad. Pero toda la valoración, señora Diputada, tiene que ser necesariamente provisional, porque se siguen recibiendo solicitudes que se están tramitando.

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

— **DEL DIPUTADO DON ANGEL MARIO CARREÑO RODRIGUEZ-MARIBONA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA: ¿A QUE SE DEBEN LOS 10.896 MILLONES DE PESETAS QUE INCREMENTAN EN AGOSTO DE 1991 LOS 33.279 DEL CREDITO INICIAL DEL PRESUPUESTO DEL CONSEJO SUPERIOR DE DEPORTES? (Número de expediente 180/001049)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 20, del señor Carreño Rodríguez-Maribona, que tiene la palabra.

El señor **CARREÑO RODRIGUEZ-MARIBONA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Se decía, y se aceptaba como cierto, que la gestión del Consejo Superior de Deportes era buena. Ya en la comparecencia del Secretario de Estado y Presidente del Consejo Superior de Deportes el 15 de octubre, para informar sobre el proyecto de presupuestos para 1992, afirmé que dicho Consejo era, a 30 de junio, con los datos del Ministerio de Economía y Hacienda, el peor gestor de las inversiones de todos los ministerios y organismos autónomos durante el ejercicio actual.

El 30 de octubre ratifiqué al señor Ministro este calificativo, ya con datos del Ministerio de Economía y Hacienda a 31 de agosto. Con la liquidación de los presupuestos de 1990, aquella calificación para 1991 se amplía al año 1990. En dos programas de inversión, los dos que tiene el Consejo, de 17.900 millones de pesetas ha pagado 4.270 millones a finales del año 1990, esto es el 23 por ciento de la totalidad de consignación presupuestaria disponible.

Por todo ello, preguntamos: los 10.896 millones de pesetas incorporados a los presupuestos de 1991 del Consejo Superior de Deportes ¿son remanente de 1990?

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Educación y Ciencia.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Solana Madariaga): A la pregunta del Diputado señor Carreño he de responder que aparte los 10.896, existen tres suplementos de crédito por importe de 1.660 millones; un expediente de incorporación de crédito por 7.533; una generación de crédito por 460 millones y una ampliación de crédito por 1.243 millones. Una parte, lógicamente, es incorporación del ejercicio anterior.

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

El señor Carreño tiene la palabra.

El señor **CARREÑO RODRIGUEZ-MARIBONA**: Señor Presidente, con ese dato considero que es mala, pésima gestión que los gastos comprometidos, no pagos realizados, sean las transferencias a universidades que han tenido el dinero uno o dos años en sus cuentas corrientes y les hemos (decía el Secretario de Estado para el Deporte) generado ingresos por intereses.

Mala, pésima gestión es la no aparición en los presupuestos del Estado para 1992 de ese famoso aval, que nunca encontramos en los presupuestos del Estado el señor Ministro y yo, y mal podíamos encontrar porque no están, a pesar de que el COOB-92, en su reunión de septiembre, aprobó petición de créditos con tal aval del Estado.

Mala, pésima gestión se deduce del avance de liquidación de los presupuestos de 1991.

Muchas gracias.

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

El señor Ministro de Educación y Ciencia tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE EDUCACION Y CIENCIA** (Solana Madariaga): Señor Presidente, de toda la intervención del Diputado señor Carreño no puedo estar de acuerdo en un 99,9 por ciento; sí estoy de acuerdo en el resto, que, ciertamente, no es mucho, pero sí es importante.

Yo le dije en la comparecencia que tuve hace pocas semanas en la Comisión que juntos podríamos encontrar en los Presupuestos Generales del Estado una partida. Su señoría tenía razón y yo no, y lo reconozco. Pero no se preocupe, que el tránsito parlamentario de los Presupuestos Generales del Estado no se ha acabado y cuando acabe todo ese tránsito los dos nos podemos reunir y veremos cómo si está.

Gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL GARCIA FONSECA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO ANTE LOS REITERADOS ACCIDENTES ACAECIDOS EN LAS CENTRALES NUCLEARES ESPAÑOLAS, EN ESPECIAL LAS DE PRIMERA GENERACION COMO LAS DE SANTA MARIA DE GAROÑA (BURGOS) Y JOSE CABRERA (GUADALAJARA)? (Número de expediente 180/001037)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 10, del señor García Fonseca, que tiene la palabra.

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

La pregunta dice así: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno ante los reiterados accidentes acaecidos en las centrales nucleares españolas, en especial las de primera generación como las de Santa María de Garoña, en Burgos, y José Cabrera, en Guadalajara.

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

El señor Ministro de Industria, Comercio y Turismo, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señoría, debo señalarle que los incidentes que han ocurrido no reciben ni siquiera la calificación de accidentes, son incidentes, y en un número significati-

vamente más bajo que el habitual en el conjunto de países que tienen una potencia eléctrica de origen nuclear.

Puedo decirle que la media de disparos no programados que da una idea de este tipo de incidentes, una vez superada la fase de puesta en marcha de la central nuclear de Vandellós-2, se sitúa en alrededor de cuatro por año, con un valor excepcional en 1990 inferior a dos. Y a nivel mundial se considera aceptable, señor, una media de siete, ocho disparos por reactor y por año. Igualmente, las cifras del factor de carga ponen de manifiesto una utilización eficiente y sin incidentes de importancia.

En todo caso, como S. S. sabe, la valoración y el análisis de este tipo de incidentes, desde el punto de vista de la seguridad, corresponde al Consejo de Seguridad Nuclear, que es una institución directamente dependiente y que reporta a esta Cámara.

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

El señor García Fonseca tiene la palabra.

El señor **GARCIA FONSECA**: Mi Grupo no está, obviamente, de acuerdo con la valoración que hace el señor Ministro ni con la exposición tan sucinta que hace de los problemas permanentes, reiterados, de las centrales, en especial de las de la primera generación, y simplemente insistimos en la posición de nuestro Grupo, que ya no es nueva, y es que nosotros creemos que lo más pertinente, tanto por razones de seguridad cuanto por razones, incluso, de que son innecesarias, y hasta se podría añadir razones económicas, es el cierre inmediato de las centrales de primera generación.

Pero, en todo caso, en relación al último de los incidentes o accidentes, simplemente queremos constatar lo siguiente: Primero, que el pasado 18 de abril se produjo una anomalía (lo caracterizaba así el responsable de relaciones exteriores nucleares de la empresa propietaria de Garoña), que consistió en un retraso en el cierre de las válvulas de aislamiento del vapor principal.

Por otra parte, en una carta del 28 de julio de 1991, el jefe del Gabinete técnico de la presidencia del Consejo de Seguridad Nuclear informa que la parada programada de la central el pasado 18 de julio tuvo varios objetivos, entre otros, los que se encuentran (18 de julio): cambio del aceleróide de las válvulas de aislamiento de vapor principal exteriores.

Significa todo esto que durante los dos meses transcurridos entre las fechas citadas anteriormente el reactor estuvo funcionando normalmente, a pesar de conocerse la existencia de deficiencias en los sistemas de seguridad de la central.

Nosotros estamos de acuerdo con la calificación que el Consejo hizo de primer nivel de accidente, no con la que hace la empresa, y además a hurtadillas, de nivel cero. Lo que nos preguntamos es cómo es posible que la central continuara su producción en tales condiciones y por qué el Consejo de Seguridad Nuclear (y se

lo diremos directamente también a ellos) lo permitió y dónde están las responsabilidades, si ustedes han hecho alguna indagación.

En todo caso, nos reafirmamos en que la medida más pertinente sería el cierre de estas dos centrales de la primera generación.

Nada más y muchas gracias.

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

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Quisiera recordarle una vez más que el único organismo competente en materia de seguridad nuclear es el Consejo de Seguridad Nuclear, que depende directamente de este Parlamento, no el Gobierno de la nación. Usted sabe que esto está explícitamente expresado en la Ley del Consejo de Seguridad Nuclear.

En todo caso, para su información, le diré que si el incidente fue declarado de nivel uno, fue porque las ocho válvulas de aislamiento de vapor eran iguales; si no hubiesen sido iguales, hubiese sido declarado de nivel cero. Además, le debo decir que los sucesos de nivel uno, por su escasa transcendencia, se consideran en todos los países como la parte más baja de la escala en función de la gravedad o no gravedad de los incidentes y que en países con un parque nucleoelectrico similar al español se dan del orden de una decena por año.

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

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿TENIA INFORMACION EL GOBIERNO DEL INCREMENTO DE INCIDENTES EN LAS CENTRALES NUCLEARES Y QUE VALORACION HACE DE ELLO RESPECTO AL FUTURO? (Número de expediente 180/001041)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 12, del señor Martínez-Campillo, quien tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, entre las competencias que tiene el Consejo de Seguridad Nuclear figura la de informar al Ministerio de Industria, Comercio y Turismo en materia de incidentes que puedan producirse en las centrales nucleares.

En este sentido, querríamos saber, puesto que los incidentes que se producen en las centrales nucleares españolas son conocidos por la opinión pública con bastante retraso, a veces de semanas o meses, en la me-

dida en que el último informe del Consejo de Seguridad Nuclear ha registrado un incremento de estos incidentes o fallos en las centrales nucleares y, a la vez, que este dilatado tiempo de plazo que hay entre el incidente y el conocimiento por la opinión pública está dando lugar a un incremento, entre otras razones, del rechazo por parte de los españoles y del aumento de la inseguridad y la incertidumbre que ellos tienen sobre la seguridad de las centrales nucleares españolas, queríamos preguntar al Gobierno cómo valora el incremento de incidentes en las centrales nucleares y especialmente las valoraciones que hace de cara al futuro.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Martínez-Campillo.

El señor Ministro de Industria, Comercio y Turismo tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señoría, vuelvo a repetirle lo mismo: no corresponde al Gobierno hacer valoraciones desde el punto de vista de la seguridad nuclear; es competencia del Consejo de Seguridad Nuclear; exactamente igual que la información a la opinión pública sobre los incidentes que puedan producirse.

En todo caso, vuelvo a señalarle, señoría, que los datos no confirman lo que usted está diciendo. Vuelvo a recordar que, una vez superada la puesta en marcha de Vandellós-2, la media de disparos por central se sitúa en un límite de cuatro, que es bajo en relación a los estándares internacionales, y con una evolución de los niveles de carga desde 1988 significativamente más alta también en comparación con cualquier otro parque nuclear.

Por tanto, señoría, evidentemente, el Ministerio de Industria está informado puntualmente por parte del Consejo de Seguridad Nuclear sobre los distintos incidentes o los disparos no programados que se producen, pero, en todo caso, la valoración, desde el punto de vista de los criterios de seguridad nuclear y la información a la opinión pública de aspectos relativos a la seguridad nuclear, corresponde al Consejo de Seguridad Nuclear, que, vuelvo a recordarle, señoría, no depende directamente del Gobierno, sino del Parlamento de la nación.

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

El señor Martínez-Campillo tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Gracias, señor Presidente.

No es nuestra intención ni pensamos discutir con el señor Ministro si cuatro, ocho o doce disparos son muchos, sino que el artículo 2.º de la Ley 15/1980, de 22 de abril, que crea el Consejo de Seguridad Nuclear, establece que este Consejo emite informes al Ministerio de Industria relativos a los estados de las centrales nu-

cleares. Nosotros nos referimos especialmente, señor Ministro —y en este sentido creo que sería mucho más constructivo— al siguiente aspecto. Una vez que en España hemos superado, al menos de momento, la discusión del sí o el no a las centrales nucleares, puesto que hemos adoptado, por mayoría casi total. La concesión de la moratoria nuclear y eso nos permite centrarnos especialmente en la seguridad nuclear, quiero preguntarle, dentro de este campo de los incidentes, cuál es la opinión del Gobierno en relación con el estado de las centrales nucleares, puesto que el parque nuclear español está anticuado, especialmente en la primera generación.

En segundo lugar, qué opina sobre el hecho de que la opinión pública rechace en un 70 por ciento las centrales nucleares españolas y, por tanto, nuestro sistema de trasladar seguridad a los españoles está fallando.

En tercer lugar...

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señoría, usted sigue reiterando algo que va en contra de la Ley del Consejo de Seguridad Nuclear. No corresponde al Gobierno hacer valoraciones sobre las condiciones de seguridad de las centrales, sino que esto corresponde al Consejo de Seguridad Nuclear.

Si usted quiere saber mi opinión sobre los estándares de seguridad de las centrales españolas, en comparación con el resto de los países industrializados, le diré que este estándar es alto, y no digamos ya si se compara con los estándares de seguridad de centrales nucleares en otros países, como son la Unión Soviética o los países del Este.

En todo caso, a quien corresponde realizar valoraciones, y eso sí, al Gobierno y a la Administración ejecutarlas, es al Consejo de Seguridad Nuclear. El Ministerio lo que debe hacer con la información y con aquellos imperativos que se deriven de las actuaciones del Consejo de Seguridad Nuclear es ejecutarlas en la forma más eficiente posible, que es lo que está haciendo mi Departamento.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSE ANTONIO ALONSO CONESA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE PLANES TIENE EL MINISTERIO PARA LA FACTORIA DE CARTAGENA DE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN DEPENDIENTE DEL INI? (Número de expediente 180/001057)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 28, del señor Alonso Conesa.

El señor **ALONSO CONESA**: Gracias señor Presidente.

Señor Ministro de Industria, como usted sabe bien, los últimos planteamientos de relentización del programa de infraestructuras para la defensa española han provocado que las factorías de BAZAN tenga una baja carga de trabajo. En concreto, la factoría de Cartagena el año 1991 está teniendo una regulación de empleo de más del 50 por ciento. Según los planes de la empresa, para el año 1992 la carga de trabajo se reduce aún más, llegando el expediente de regulación para este mismo año a más del 60 por ciento de la plantilla de astilleros. Señor Ministro, por ser éste el último año de expediente de regulación de empleo para que los trabajadores puedan acogerse al subsidio de desempleo, algún medio de comunicación y la propia incertidumbre de los trabajadores han dejado ver la posibilidad del cierre de la factoría. Es por todo esto, señor Ministro, que este diputado quiere conocer los planes que esta factoría tiene para el futuro y si, dentro de los mismos, se contempla un posible cierre total.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Industria, Comercio y Turismo.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señoría, debo decirle, categóricamente, que no se contempla el cierre de la factoría de Cartagena, aunque, dada la evolución del mercado de la defensa en el mundo y las previsiones presupuestarias, será necesario que la factoría BAZAN, como otras empresas del sector de la defensa, realice un ajuste importante, no solamente para adecuar su capacidad, sino para adecuar, igualmente, sus niveles de productividad a los requerimientos de la evolución del mercado en los próximos años.

Le diré que en este sentido y para mejorar la competitividad y los niveles de productividad de la factoría BAZAN, el INI está a punto de aprobar una dotación para el fortalecimiento tecnológico de dicha factoría en el área de los submarinos, que, como sabe usted, es uno de los productos que componen toda la gama de política de producto de la factoría con los motores que están orientados a distintos tipos de usuarios, pero, en una parte importante, a la propia división naval del grupo INI.

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

Tiene la palabra el señor Alonso Conesa.

El señor **ALONSO CONESA**: Permítame, señor Ministro, que le insista en la importancia que tiene para Cartagena y para la factoría de la Bazán la reiteración de la elevación de la carga de trabajo. No es sólo el problema de BAZAN el que padece el cinturón industrial

de Cartagena, como usted bien sabe, sino que es ASUR, ENFERSA, Enpañola de Cinc, todo el cinturón que, incluso, ha provocado la convocatoria de una huelga general para el día 17 por parte de las centrales sindicales. Es por ello, señor Ministro, por lo que sería conveniente que la diversificación de esa carga de trabajo prevista para este año, en concreto el submarino Marsopa, pudiera entrar en la fecha más próxima posible, y que en el futuro esa diversificación de la carga fuera una prioridad importante para la empresa y, sobre todo, que el reparto solidario de la actual carga de trabajo vaya valorado con los índices de rentabilidad, de cara a que las tres factorías puedan disponer, al menos, de la máxima situación laboral de estabilidad para sus trabajadores.

Muchas gracias, señor Ministro.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARIA DOLORES PELAYO DUQUE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿TIENE EL GOBIERNO PREVISTO MODIFICAR LA LEGISLACION REFERENTE A LA POLIZA DE ABONO PARA EL SUMINISTRO DE ENERGIA ELECTRICA Y LAS CONDICIONES DE CARACTER GENERAL DE LA MISMA (Número de expediente 180/001058)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pre-gunta número 29, de la señora Pelayo Duque.

La señora **PELAYO DUQUE**: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Ministro, por Real Decreto 1725/1984, de 18 de julio, aprobado en Consejo de Ministros, a propuesta de ese Ministerio, se modificó el reglamento de verificaciones eléctricas y regularidad en el suministro de energía y el modelo de póliza de abono para el suministro de energía eléctrica y las condiciones de carácter general de la misma. Dicho Real Decreto supuso un avance importante en la regulación de las situaciones y defensas del usuario del servicio del suministro de energía eléctrica. Sin embargo, en la práctica, en la experiencia de la aplicación de ese Real Decreto y la aparición en nuestro ordenamiento jurídico de la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, ha hecho que ese Reglamento aparezca insuficiente e incluso en contra, en algunos aspectos, de las disposiciones legales contenidas en dicha Ley General. De hecho, la Unión de Consumidores de España ha presentado un recurso sentencioso administrativo para derogar alguno de los aspectos que se contienen en la póliza general. La aparición, por ejemplo, de listas negras de usuarios como consecuencia del corte de suministro por falta de pago o el corte sin explicación o justificación previa y derecho al usuario de subsanar los fallos en el corte de suministro por parte de las compañías suministradoras, ha originado

situaciones no deseables y, desde luego, situaciones de perjuicio para el usuario y el consumidor que se han denunciado por la citada organización de consumidores.

Es por ello por lo que esta Diputada pregunta al Gobierno si tiene intención el señor Ministro de modificar la legislación referente a la póliza de abono para el suministro de energía eléctrica y las condiciones de carácter general de la misma.

Nada más, señor Presidente.

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Industria, Comercio y Turismo.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): En estos momentos mi Departamento está analizando la situación que S. S. ha descrito e igualmente también la posibilidad de modificación de esta póliza en el sentido que se prevé en el Capítulo IV, 4, el Plan Energético Nacional, que se refiere a la instrumentación de un conjunto de medidas de mejora de la calidad del sector eléctrico. En todo caso, si de este análisis se dedujese la necesidad de realizar alguna modificación normativa, se incorporará a la ley del sistema eléctrico que, como sabe S. S., se presentará próximamente a esta Cámara.

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

— **DEL DIPUTADO DON JUAN OLIVER CHIRIVELLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CONOCE EL SEÑOR MINISTRO LAS CAUSAS POR LAS QUE LA PRESIDENTA DE RENFE HA DECLARADO QUE EL CONVENIO ENTRE RENFE Y EL AYUNTAMIENTO DE VALENCIA DEBE RECONSIDERARSE DE NUEVO PARTIENDO DE CERO? (Número de expediente 180/001037)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 9, del señor Oliver Chirivella, que tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Ministro, le supongo conocedor de la especial sensibilización de muchos ciudadanos de la Comunidad y, sobre todo, de la ciudad de Valencia por todos los temas relacionados con su Ministerio, dado el incierto futuro de algunas infraestructuras —por lo menos no se le ve un fin próximo— tanto ferroviarias como de carreteras. De ahí el especial desasosiego que ha generado en esta ciudadanía las declaraciones de la señora Mercé Sala sobre el convenio que tiene firmado el Ayuntamiento con RENFE.

La pregunta es la siguiente: ¿Conoce el señor Ministro las causas por las que la Presidenta de RENFE ha

declarado que el convenio entre RENFE y el Ayuntamiento de Valencia debe reconsiderarse de nuevo partiendo de cero?

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

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señoría, debo recordarle que la propia Presidenta de RENFE formuló recientemente las declaraciones oportunas ante las dudas expuestas precisamente por S. S. acerca de estas declaraciones. Me remito a lo que la Presidenta ha contestado en la sesión del día 22 de octubre pasado, pero aprovecho para insistir en que no hay intención alguna de rescindir o incumplir dicho convenio ni, en concreto, de privar a la ciudad de Valencia del parque central que debe resultar de estas obras.

Las manifestaciones de la Presidenta de RENFE, al amparo de sus competencias, están en sintonía con la política del Departamento y son debidas a la necesidad de evaluar las nuevas posibilidades o alternativas para la mejora del transportes colectivo, en particular en el corredor Madrid-Valencia-Barcelona y las cercanías de Valencia. Hay que estudiar, pues, las nuevas posibilidades, nuevas fórmulas de financiación, con la participación de las administraciones involucradas, pero en ningún caso se trata de rescindir, sino más bien de adecuar el cumplimiento de las previsiones a las nuevas circunstancias de forma complementaria para que las obras que realicemos cumplan mejor el objetivo de dotar a Valencia de nuevas infraestructuras de transporte y nuevos equipamientos urbanos. Este, y no otro, es el objetivo al que responden las declaraciones de la señora Presidenta de RENFE.

Aprovecho también, señoría, para recordarle que, a pesar de las inevitables restricciones presupuestarias, Valencia está siendo, y S. S. tendrá que reconocerlo así, objeto prioritario de la contratación pública.

En las últimas semanas se ha inaugurado un tramo de la autovía Xàtiva-Silla, la variante de Soneja, tres tramos del desdoblamiento de la línea férrea entre Mogenete, Xàtiva y La Higuera, y próximamente se contratará el desdoblamiento de la línea del Mediterráneo que enlaza Castellón con Tarragona. Por tanto, puedo asegurarle —y los datos así lo confirman— que Valencia es objetivo prioritario de las inversiones del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en este momento, y lo seguirá siendo en lo que al convenio Renfe-Valencia-Ministerio se refiere.

Muchas gracias. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

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

El señor Oliver tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Efectivamente, señor Ministro, no sólo conozco, sino que tengo aquí mis-

mo las declaraciones de la Presidenta de Renfe, doña Mercé Sala, sobre este tema. Pero sucede que, coincidiendo con esas declaraciones, han ido surgiendo una serie de rumores —y, como el señor Ministro sabe perfectamente, creo que éste es el mejor sitio para aclarar los rumores—, el último de ellos publicado hoy mismo en la prensa, y donde se dice que uno de los accesos a la ciudad de Valencia —el de Serrería— esté parado porque Renfe —yo creo que será falso, pero así lo dice la prensa— ha exigido al Consell Metropolità de L'Horta una expropiación de los terrenos que ocupaba la vía férrea. Como precisamente éste es el entronque con el parque, hace pensar si serán esos los nuevos criterios que se apliquen. ¿Vamos a tener que pagar encima los terrenos que han ocupado la vía y que han hecho la vida difícil a los ciudadanos durante muchísimos años? ¿Se van a aplicar los mismos criterios que se están aplicando ahora en el soterramiento de las vías de Córdoba, en el soterramiento y desaparición de la estación de Sevilla? ¿Se imagina a la señora Mercé Sala haciendo pagar a los barceloneses la calle de Aragón, cuando se hizo aquella vía subterránea?

Esto es lo que queremos que se aclare, y creemos que es aquí donde hay que hacerlo y no en la prensa. De ahí mi pregunta, a pesar de que conocía, por supuesto, las declaraciones de la señora Mercé Sala aquí en el Congreso, sencillamente porque las efectuó a preguntas de este Diputado.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Oliver.
El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Le aconsejo que se remita a las declaraciones de la señora Presidenta de Renfe, con prioridad a las informaciones, no confirmadas, en la prensa.

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

— **DEL DIPUTADO DON FELIPE CAMISON ASENSIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES: ¿ES CONSCIENTE EL SEÑOR MINISTRO DE LAS DIFICULTADES POR LAS QUE ESTA ATRAVESANDO EL SECTOR DEL TRANSPORTE POR CARRETERA? (Número de expediente 180/001045)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 16, del señor Camisón Asensio.

El señor **CAMISON ASENSIO**: ¿Es consciente el señor Ministro de las dificultades por las que está atravesando el sector del transporte por carretera?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Camisón.
El señor Ministro tiene la palabra.

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

Señorías, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es consciente de la problemática que existe en el transporte por carretera.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.
El señor Camisón tiene la palabra.

El señor **CAMISON ASENSIO**: Quería contrastar si eso era cierto. Ya veremos lo que el tiempo nos dice, porque entiende este Diputado que a S. S. le debiera preocupar más la circunstancia inexplicable de la tardanza en aprobar el Plan Nacional del sector. Este es un problema que sigue sin resolverse; es un problema latente, así como también lo son la inadecuada estructura de las empresas, el desequilibrio entre la oferta y la demanda, la falta de armonización de las condiciones de competencia con empresas de otros países de la Comunidad Económica Europea, la descapitalización de las sociedades, la ausencia de planes de formación y la falta de idoneidad de los medios materiales, por citar algunos. Y ahora, a partir del próximo 1 de enero, el rejón de la subida de siete pesetas en el litro de carburante de automoción y las consiguientes consecuencias inquietantes al saltar de un precio de venta al público rondando la media comunitaria a uno de los puestos de cabeza, con el inherente efecto perverso sobre la competitividad de las empresas españolas, e incidir tal incremento sobre ya de por sí alto diferencial del precio de venta al público sin IVA actual respecto al vigente el 1 de enero de 1990 nada menos que en el 16,27 por ciento, supone, para un caso medio (año de camión con consumo de 40 litros por 100 kilómetros y un recorrido anual medio de 100.000), un incremento impositivo de más de 300.000 pesetas, con la inevitable repercusión sobre el coste del servicio. Es decir, otra vuelta más a la tuerca.

¿Ha previsto S. S. las nefastas consecuencias de estos hechos? ¿Ha luchado por evitarlo? Si no lo ha hecho, no nos haga luego «el Boabdil» si estalla la huelga de los transportistas en un futuro próximo, porque entonces ya no vale.

Hoy no tenemos tiempo de hablar del bodrio de la generación de portes; tendremos otras ocasiones de hacerlo, señor Ministro.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Camisón.
Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Es cierto que el sector del transporte por carretera, de mercancías fundamentalmente, tiene problemas; el Ministerio tiene localizados diez de ellos, que es imposible resumir aquí, ni siquiera enunciarlos, pero tenga

la seguridad, señor Diputado, que la responsabilidad del Ministerio de Transportes es seguir atentamente los problemas que tienen los distintos sectores de actividad económica sometidos a su tutela y que tratamos de cumplir ese cometido con la mayor eficacia técnica y política posible.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JAVIER ARENAS BOCANEGRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES: ¿QUE CRITERIOS HA SEGUIDO EL MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES PARA PROPONER QUE SE RETIRE LA LICENCIA A LAS EMISORAS DE RADIO QUE EMITAN COMUNICACIONES TELEFÓNICAS INTERCEPTADAS, EN EL PROYECTO DE LEY QUE MODIFICA LA LEY DE ORDENACION DE LAS TELECOMUNICACIONES? (Número de expediente 180/001048)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 19, del señor Arenas Bocanegra, que tiene la palabra.

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿qué criterios ha seguido su Ministerio para proponer que se retire la licencia a las emisoras de radio que emitan comunicaciones telefónicas interceptadas?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Arenas. Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Señoría, su pregunta está mal formulada. (**Rumores.**) Si me permiten, opino que está mal formulada. La reforma de la LOT no establece que se retire la licencia a las emisoras que emitan comunicaciones interceptadas. La reforma de la LOT dice que se considerará falta muy grave la interceptación y emisión de comunicaciones que utilicen el espectro radioeléctrico. Dice que es falta muy grave, y la actual LOT, que está en vigor desde hace cuatro años, ha venido diciendo que entre las sanciones de posible aplicación a las faltas muy graves, podrá estar la retirada de licencia. De forma que eso que escandaliza tanto está vigente en la legislación española desde hace cuatro años, señorías; hace cuatro años que la legislación española prevé que las faltas muy graves puedan ser sancionadas con la retirada de licencia, y nadie se ha llamado a escándalo ni ha sentido amenazada por eso ninguna libertad.

Ahora bien, lo que decimos es que no es que se podrá retirar la licencia a quienes intercepten o difundan

comunicaciones protegidas por el secreto constitucional; no decimos eso. Decimos que hacer eso está tipificando como falta administrativa muy grave. Lo otro hace cuatro años que está vigente en la legalidad española, señoría.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Arenas.

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Gracias, señor Presidente.

Agradezco al Ministro que haya intentado enseñarnos. Lo que sucede, señor Ministro, es que, como todos sabemos, a veces las verdades a medias son grandes mentiras, porque mi grupo no entiende, si está vigente, por qué ha hecho usted ningún tipo de modificación, y es una auténtica falacia decir que estamos equivocados cuando usted dice que es una falta muy grave y que está previsto que las faltas muy graves lleve a cabo el cierre de la emisora.

En segundo lugar, señor Ministro, se ha dicho, con poco acierto, que había una ley Corcuera. El propio Felipe González ha dicho que era una ley González, y nosotros estamos de acuerdo, pero se ha dicho también que en esta LOT puede haber un artículo Benegas, porque el propio Ministro reconoce en la presentación que si esta LOT hubiera estado modificada nunca se hubiera producido la transcripción de una cinta del señor Benegas. A la vez que dice eso el señor Ministro, a los informadores les dan el prestigioso Premio Ondas y los tribunales archivan el asunto.

En consecuencia, si no hay ley Corcuera, si no hay artículo Benegas, hay estrategia de don Felipe González para mediatizar el ejercicio de los derechos y las libertades y, sobre todo, para intentar suplantar al Poder Judicial.

En segundo lugar, señor Ministro, mi Grupo defiende el derecho a la intimidad y, a la vez, defiende también el derecho a la información, aunque usted se ría —las informaciones dicen que usted es risueño— y defiende también, por supuesto, señor Ministro, la libertad de expresión, pero cuando esos derechos y libertades colisionan queremos que decida el Poder Judicial y no usted, por muy superministro que sea, porque usted no es independiente y puede ser absolutamente arbitrario. Yo no soy independiente; los jueces sí.

En tercer lugar, señor Ministro, esta sanción no está prevista en la legislación europea, aunque sí prohíba la conducta, como lo está penalmente. Lo que no puede pretender el Gobierno es manipular la opinión pública controlando y amenazando la opinión pública y la libertad de expresión. (**Varlos señores Diputados. Muy bien.**)

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Arenas. Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Señoría, le voy a leer el artículo 34, párrafo 3, de la LOT vigente desde hace cuatro años: «Las infracciones muy graves, en razón a sus circunstancias, podrán dar lugar a la revocación definitiva del título administrativo habilitante del servicio.» Hace cuatro años que está previsto eso. **(La señora Martínez Saiz pronuncia palabras que no se perciben.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Señora Martínez!

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Lo que hace la reforma de la LOT no es modificar eso, sino decir que es falta muy grave interceptar una conversación telefónica y difundirla. Hace cuatro años que el legislador dijo, sin que nadie votara en contra, que las faltas muy graves pueden ser sancionadas con la retirada de la licencia administrativa. **(El señor Cortés Martín: ¡Pero las faltas muy graves serían otras!) (Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías!
Gracias, señor Ministro.

— **DEL DIPUTADO DON LUIS ANGEL ALEGRE GALILEA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCELENTISIMO SEÑOR MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO: ¿QUE MEDIDAS HA TOMADO ESE MINISTERIO PARA EVITAR LA PROLIFERACION DE ALGAS CIANOFICEAS EN LOS EMBALSES ESPAÑOLES? (Número de expediente 180/001050)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 21, del señor Alegre Galilea.

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Presidente, señor Ministro, el día 29 de octubre se recogía en el «Times», periódico que obra en mi poder, la noticia acerca de la preocupación e indignación existente entre los participantes en las regatas a celebrar en nuestro país con motivo de la Olimpiada del 92 ante las condiciones de contaminación e insalubridad de las aguas de nuestras costas. Ellos tuvieron ya oportunidad de comprobarlo durante la disputa de la Copa de Naciones. Sin embargo, el problema es algo que no sólo afecta a nuestras aguas costeras, sino también a nuestros embalses. Siendo éstos los dispensadores de agua de boca o de agua para el consumo humano para cerca de treinta millones de personas, yo le pregunto, señor Ministro: ¿Qué medidas ha tomado ese Ministerio para evitar la proliferación de algas cianofíceas en los embalses españoles?

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alegre.
El señor Ministro tiene la palabra.

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

Señoría, la proliferación o crecimiento excesivo de algas cianofíceas se debe al aumento de nutrientes en el agua, especialmente fósforo y nitrógeno, como S. S. sabe. Ello produce trastornos en el equilibrio existente que deterioran la calidad de agua y para evitarlo, hay que eliminar el fósforo y el nitrógeno que el agua contiene. Son procedimientos costosos y hay que limitarlos a zonas sensibles, fundamentalmente los embalses que sirven para abastecer de agua potable. Hacer eso es competencia directa de ayuntamientos y comunidades autónomas, a través de sus planes de saneamientos.

Estas administraciones han implantado sistemas de tratamiento en varias estaciones depuradoras y nos proponemos fomentar e incentivar estas actuaciones desde la Secretaría de Estado para las Políticas del Agua y el Medio Ambiente. Pero más que eliminar el nitrógeno y el fósforo que el agua contiene, operación costosa y difícil, tendríamos que evitar que se vertiese fósforo y nitrógeno al agua. Para ello, el Ministerio está impulsando, en colaboración con los fabricantes de detergentes y tensoactivos, unas normas que favorezcan la reducción del contenido en fosfatos en esos detergentes de uso doméstico, que son, en última instancia, los responsables del aumento de nutrientes en el agua y del fenómeno al que la pregunta de S. S. hace referencia. Sería bueno que la opinión pública española y la actitud de los consumidores también fuera también capaz de contribuir a un proceso, como ocurre en otros países, por el cual se demandan productos cuyo impacto sobre el medio ambiente no sea tan negativo como lo es en el caso de productos que tradicionalmente vienen conteniendo elementos activos, como el fósforo y el nitrógeno, de consecuencias muy degradantes de la calidad del agua, que produce el fenómeno al que S. S. hace referencia.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.
El señor Alegre tiene la palabra

El señor **ALEGRE GALILEA**: Señor Presidente, señor Ministro, gracias por las explicaciones, pero disiento en el enfoque que usted ha dado.

Creo que una gran parte de la responsabilidad en la falta de calidad de las aguas la tienen los responsables de las confederaciones hidrográficas. Es muy fácil decir que esto es competencia de las comunidades autónomas o de los ayuntamientos, cuando algunas o muchas veces se han transferido competencias sin dotarlas con una sola peseta, y ahora lavarse las manos diciendo a quién pertenece la responsabilidad. Entendemos que son las confederaciones —y la confederación es un departamento que depende muy directamente de su Ministerio— las que deben proceder a la solución del problema mencionado. Lo que sí es cierto es que asistimos a una avanzada eutrofización

de las aguas de nuestros embalses con motivo de residuos que están sin depurar, tanto de medios industriales y urbanos como de medios agrícolas y rurales, y es lo que pretendemos corregir con la pregunta mencionada. Las algas cianofíceas están deteriorando notablemente la calidad de los embalses. Por ejemplo, baste decir que gran parte de las afecciones gastrointestinales, sobre todo en los meses del verano, infecciones de oídos, de ojos, de garganta, salmonelosis, hepatitis del tipo A procede...

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alegre. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Tiene razón, señoría, es un problema, es un problema grave para nuestro país y hay que hacerle frente, pero tiene que hacerlo, en primer lugar, la administración competente. No sé si es fácil decir quién es el competente, pero lo es quien lo es. La Administración de Estado puede colaborar e impulsar, pero la competencia es de las comunidades autónomas y de las corporaciones locales. El problema existe y hay que aunar esfuerzos para resolverlo. Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JAUME ANTICH I BALADA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PARA CUANDO SE PREVE LA FINALIZACIÓN DEL NUEVO PUENTE SOBRE EL EBRO ENTRE MORA D'EBRE Y MORA LA NOVA? (Número de expediente 180/001054)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 25, del señor Antich i Balada, que tiene la palabra.

El señor **ANTICH I BALADA**: Señor Presidente, señor Ministro, señorías, la Carretera Nacional 420 sale de Reus y atraviesa en diagonal prácticamente toda la provincia de Tarragona, hasta Caseres, continuando luego a través de la provincia de Teruel. Varias de las comarcas de la provincia de Tarragona por donde pasa dicha carretera tienen la renta «per capita» más baja de Cataluña, en concreto me refiero Terra Alta, Ribera d'Ebre y Priorat. De ahí la urgencia de las obras de remodelación de dicha carretera para que pueda ayudar a mejorar el nivel de vida de sus habitantes. Es verdad que algunos de los tramos de esta carretera ya están ejecutados y en estos momentos se está trabajando en otros, precisamente en el tramo sobre el Ebro. Otro de los motivos de la urgencia de ese puente sobre el Ebro, entre Móra d'Ebre y Móra la Nova, además de las razones anteriores es el de la proximidad de la central nuclear de Ascó.

Por todo ello, señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, le formulo la pregunta siguiente: ¿Para

cuándo se prevé la finalización del nuevo puente sobre el Ebro entre Móra d'Ebre y Móra la Nova? Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Antich. Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Como S. S señala es una obra importante para la comarca, que viene a completar el conjunto de infraestructuras de competencia estatal, porque las que no son de competencia estatal tendrán que asumirlas, como en el caso de las algas, los organismos competentes.

El puente en cuestión ha costado más de 1.500 millones de pesetas, la obra va a buen ritmo y puedo anticiparle que tanto el puente como su variante pueden estar terminados para el verano próximo, de forma que hacia mediados del próximo año ambas ciudades, Mora de Ebro y Mora la Nueva estarán unidas a través de esta nueva infraestructura pública.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ANNA BALLETBÓ I PUIG, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE EL MINISTERIO INFORMAR SOBRE LAS CARACTERÍSTICAS DEL NUEVO CONTRATO ENTRE EL ESTADO Y LA COMPAÑIA TELEFONICA? (Número de expediente 180/001056)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 27, de la señora Balletbó i Puig, que tiene la palabra.

La señora **BALLETBÓ I PUIG**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, como muy bien nos recordaba hace unos instantes, antes de las algas y del puente, cuando estábamos hablando de telecomunicaciones, respecto al contrato con Telefónica está prevista en la LOT — que es una Ley que hace tiempo que está aprobada— su renovación. Ahora he leído en algunos periódicos algunas noticias en relación con que su Ministerio y, por tanto, su titular, usted mismo, están preparando un nuevo contrato. Yo querría saber cuáles son las características de este nuevo contrato, teniendo en cuenta que el actual vigente es del año 46, aproximadamente la fecha en que usted nació, y que el próximo puede durar 30 años. Por ello, vamos a ver un poco qué previsiones tiene usted y si entre todos colaboramos, porque son muchos años.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Balletbó. Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Es cierto, señoría entre algas, teléfonos y puentes, el muestrario es diverso, pero el caso concreto del contrato con Telefónica es especialmente relevante. Se trata de romper con un marco contractual que no se corresponde, en absoluto, con la actual situación en términos políticos, jurídicos, económicos y administrativos. El contrato de 1946 es un contrato entre iguales, entre un empresario privado y un Estado, por el cual el Estado renuncia a su función reguladora y le concede beneficios fiscales prácticamente como se concederían entre dos Estados soberanos. Este marco contractual es totalmente inadecuado a una realidad como la española, donde el único soberano es el Estado, y tratamos de adaptarlo a la Constitución, a las normas comunitarias y a las exigencias del sector. El Estado reasume sus facultades normativas y reguladoras, y el contrato pasa a ser un contrato de prestación de servicio como uno más de los muchos servicios públicos que se contratan con un empresario en régimen de derecho administrativo.

A través de este contrato Telefónica de España, sociedad anónima privada, con un capital mayoritariamente privado, pasa a ser el operador contractual que gestiona en régimen de exclusiva un servicio público monopolizado, y el Estado le fija objetivos en términos de cantidad y calidad y asume la inspección de que esos objetivos se cumplen, estableciendo unas condiciones financieras que hagan posible que la consecución de estos objetivos se haga desde una aportación económica suministrada por los usuarios del sector. No es un nuevo contrato, es un contrato radicalmente nuevo, absolutamente nuevo, que rompe con un pacto, insisto, entre iguales, para someter a Telefónica, como empresa privada, al régimen de derecho administrativo que regula la relación contractual entre el poder público y un operador privado.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. La señora Balletbó tiene la palabra.

La señora **BALLETBO I PUIG**: Gracias, señor Presidente.

En ese caso esta Diputada entiende, señor Ministro, que de algún modo ese nuevo contrato también obligará en su momento a una cierta modificación de la disposición adicional segunda de la actual LOT, y eso quizá el señor Ministro también lo tiene previsto en la reforma. Lo digo porque esa disposición adicional segunda establece no el nuevo contrato, sino el marco general en el que se tenía que encuadrar el nuevo contrato, y me ha parecido entender algunos nuevos conceptos que no estaban recogidos aquí.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Balletbó. El señor Ministro de Obras Públicas tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señoría, la reforma de la LOT y el nuevo contrato discurren paralelos, y previamente a aprobar el contrato, habrá que aprobar un real decreto por el cual, en desarrollo de la LOT, se establecen cuáles son los servicios que se pueden contratar en régimen de gestión indirecta y monopolizada con un operador privado. Antes del contrato un real decreto debe definir el marco en el que ese contrato debe encuadrarse.

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

— **DEL DIPUTADO DON LLUIS RECODER I MIRALLES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO), QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE VALORACION MERECE AL GOBIERNO LAS DECLARACIONES DEL JEFE PROVINCIAL DE TRAFICO DE BARCELONA, QUIEN AFIRMO QUE EL FACILITAR INFORMACION SOBRE ACCIDENTES AL GOBIERNO DE LA GENERALITAT PODRIA SER CONTRAPRODUCTENTE? (Número de expediente 180/001042)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la pregunta número 13, del señor Recoder i Miralles, que tiene la palabra para formularla.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿qué valoración merecen al Gobierno las declaraciones del Jefe Provincial de Tráfico de Barcelona, quien afirmó el pasado 17 de octubre que el facilitar información sobre accidentes al Gobierno de la Generalitat podría ser contraproducente?

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

El señor Ministro del Interior tiene la palabra. (Pausa.)

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Perdón, señor Presidente, señoría, por esta distracción.

Señoría, la Dirección General de Tráfico, tanto por medio de sus órganos centrales como a través de sus servicios periféricos, proporciona, de los datos de que yo disponga, a todas las administraciones la información relativa a la seguridad vial. En este sentido se proporciona información sobre los accidentes ocurridos, sobre el parque de vehículos domiciliados, en este caso en Cataluña, para que puedan ejercer sus competencias en materia de inspección técnica de vehículos, sobre todos los accidentes ocurridos en cualquier tipo de carreteras, etcétera.

No obstante, para dar tranquilidad a S. S., puedo añadir a esto —y al margen de cualquier otra consideración como es la de que es la Dirección General de Tráfico la que tiene entre sus competencias exclusivas la planificación, ejecución y seguimiento del control del

tráfico—, al margen, digo, de esas consideraciones, puede estar seguro de que se facilitarán a la Generalitat catalana todos los datos que precisen para el ejercicio de sus competencias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro.
El señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Ministro, el conocimiento de todos los datos sobre los accidentes de circulación es de trascendental importancia para poder actuar con inmediatez adoptando medidas para evitarlos cuando sea posible. Tiene el señor Ministro conocimiento de la existencia en Cataluña de un organismo de carácter técnico dependiente del Gobierno de la Generalitat, la Gerencia de Seguridad Vial, que promueve programas de actuación entre los distintos organismos de la administración autonómica competentes en la materia, ya sea de educación vial, campañas de prevención, auxilio sanitario a los accidentes, etcétera. Asimismo, efectúa estudios e investigaciones sobre accidentalidad para, a partir del análisis de las causas, proponer soluciones para evitarla.

A pesar de haberse solicitado reiteradamente a la Dirección General de Tráfico la información sobre accidentes de que dispone, dicha Dirección General, que depende de usted, facilita exclusivamente el número de muertos diarios, sin ninguna aclaración adicional, por lo que dicha información sirve de muy poco.

Me dice usted que se facilita información más detallada a los gobiernos autonómicos; es cierto, pero transcurridos unos meses y exclusivamente en lo que se refiere a la red de carreteras de competencia autonómica, lo que no incluye las autopistas, las carreteras de las diputaciones y las del Estado. Sin embargo, el denominado parte diario, que sí incluye toda la información sobre cada accidente, que se emite a las 24 horas y que reciben el Delegado del Gobierno, los gobernadores civiles y los jefes provinciales de tráfico, parece estar vedado a las comunidades autónomas que lo solicitan.

No puede menos que sorprenderme que existiendo la posibilidad material de facilitar dicha información, se esté negando la misma, y con ello se está despreciando el ofrecimiento de colaboración en algo tan importante como es la prevención de los accidentes en la carretera.

Las declaraciones del Jefe de Tráfico de Barcelona se inscriben en todo este proceso, que estoy seguro que el señor Ministro ya conocía, y su incomprensible celo en ejercer de cancerbero de una información que no debería ser patrimonio exclusivo de nadie le ha ocasionado a este Jefe Provincial un resbalón dialéctico que, desde nuestro punto de vista, la descalifica.

Nada más. Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Recoder.
Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Sí, señoría, sujetos de resbalones somos probablemente casi todos. Vuelvo a reiterarle que si no se pone en cuestión la facultad competencial de la Dirección General de Tráfico —cosa que no siempre ocurre—, si esto no es así, no tenga ninguna duda S. S. de que el Gobierno autónomo tendrá toda la información para poder atender con ella todo lo que es competencia, que son muchas cosas, del Gobierno autónomo.

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

— **DEL DIPUTADO DON PERE BALTA I LLOPART, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO), QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS HA ADOPTADO EL MINISTERIO DEL INTERIOR PARA RESOLVER EL PROBLEMA DE ORDEN PUBLICO ORIGINADO POR LA VENTA DE DROGAS EN DIFERENTES BARRIOS DEL ENTORNO URBANO DE BARCELONA (Número de expediente 180/001043)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 14, del señor Baltá i Llopart.

El señor **BALTA I LLOPART**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, la pregunta formulada dice: ¿Qué medidas ha adoptado el Ministerio del Interior para resolver el problema de orden público originado por la venta de drogas en diferentes barrios del entorno urbano de Barcelona? Sin embargo, el transcurso de la tramitación de la pregunta, hace que mi interés, sin renunciar al interés general, se concrete en el barrio de San Cosme, junto al aeropuerto internacional, ya que observé el pasado lunes que tenía una verdadera ocupación policial, que era una de las cosas que precisamente pedía el vecindario.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Baltá.
Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Gracias, señoría. Casi se hace innecesaria la contestación. No obstante, como vamos a sostener este tipo de iniciativas, me permito recordar que consisten, básicamente, en intensificar la vigilancia y aumentar la presencia policial permanente en la zona de esos barrios donde se produce venta de droga; continuar realizando operaciones especiales contra la droga —la última, recuerdo, se llevó a cabo el pasado mes de octubre—; y en todas estas actuaciones se cuenta con la colaboración de la guardia urbana, de la policía local, coordinadas por el Consejo de Seguridad Urbana de Barcelona y las respectivas juntas locales de seguridad.

Desde otros puntos de vista, se han intensificado las reuniones con las asociaciones de vecinos en estos ba-

rrios y también las reuniones de los funcionarios policiales con el Fiscal antidroga, al objeto de ver permanentemente la mejor forma de perseguir este tipo de delitos.

Por último, se ha puesto en funcionamiento un teléfono en la Brigada Provincial de Policía Judicial para conocer las demandas de los ciudadanos que, comprobadas con las respectivas asociaciones, permitan actuaciones con carácter inmediato.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Baltá.

El señor **BALTA I LLOPART**: Señor Ministro, mi pregunta apunta más allá de la actuación policial que le he mencionado. Yo sé que será difícil extirpar el cáncer del tráfico de drogas y el entorno delictivo que genera. El problema viene de muy lejos, señor Ministro, quizá desde el escándalo de la construcción de unas casas que ya se caían antes de que fueran ocupadas por sus inquilinos, por lo que la responsabilidad básica de lo que sucede no le atañe. Sin embargo, la convicción de los vecinos de que se prefería un conflicto concentrado que el extendido al entorno, porque así es más fácil su control, sí que debe preocuparnos por el desencanto que crea en un sector de ciudadanos que cree que la inhibición ha acabado pudriendo su barrio.

Tal convicción se hizo más firme en San Cosme, dadas las dificultades previas a la constitución de la Junta de Seguridad, que, ya constituida, obliga a un inventario de la aportación de los adminículos que la integran. La de su Ministerio es fundamental, como ya nos ha planteado; se concreta a los efectivos humanos y materiales de la comisaría de El Prat, lo cual sí que me preocupa sobremanera dada la precariedad de la misma. Sesenta y cinco funcionarios se desenvuelven en menos de 200 metros útiles de superficie, donde concretamente el pasado lunes se habían registrado 7.142 diligencias. Y, lo que aún es peor, solamente disponen de un calabozo de seis metros cuadrados, por el que pueden haber pasado desde enero nada menos que 1.084 detenidos. Concretamente, el dato lo he podido comprobar en la propia comisaría.

Esto, señor Ministro, hace que efectivamente crea que es imposible que allí se puedan llevar a cabo las diligencias judiciales que harían más eficaz el trabajo de la Policía Judicial competente.

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

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Señoría, respecto de las limitaciones de muchas de nuestras instalaciones, no dude usted que estoy de acuerdo, pero, al mismo tiempo, conviene señalar que, por pequeñas que éstas sean, incluso por deficientes que éstas sean, ese número de detenidos y ese número de diligencias que a SS. SS. le llamaban la atención dicen mucho del trabajo que hacen las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado.

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

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE ACCIONES HA EMPRENDIDO EL GOBIERNO CONTRA LOS DIRIGENTES DE HB A LOS QUE EL SECRETARIO DE ESTADO PARA LA SEGURIDAD RESPONSABILIZO PUBLICAMENTE DE PARTICIPAR EN LA DIRECCION DE LA BANDA TERRORISTA ETA (Número de expediente 180/001047)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 18 del señor Alvarez-Cascos.

El señor **ALVAREZ-CASCOS FERNANDEZ**: Señor Ministro, ¿qué acciones ha emprendido el Gobierno contra los dirigentes de HB a los que el Secretario de Estado, señor Vera, responsabilizó públicamente de participar en la dirección de la banda terrorista ETA?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alvarez-Cascos. Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Señoría, las que venimos haciendo desde hace mucho tiempo, y espero que no las hagamos nosotros solos: continuar trabajando en la búsqueda de pruebas suficientes para poderlos poner a disposición de la autoridad judicial. De todas las formas, como parece que le llaman a usted la atención esas afirmaciones (es probablemente uno de los pocos españoles a los que le llaman la atención), debo decirle que no lo ha dicho sólo el señor Vera; lo han dicho quienes tienen por qué saber —y no duden ustedes que saben— de estos temas, como son autoridades del País Vasco, ya sean de la Consejería de Interior, ya sea su propio Lehendakari o el Portavoz del Gobierno.

Para ilustrar a todas SS. SS. y como probablemente elemento adicional, le diré que miembros de HB vinculados con ETA detenidos y puestos a disposición judicial, suman más de 1.000; procesados, 334; permanecen en prisión más de 60; y huidos, en paradero desconocido, más de 40. Si además tenemos en cuenta que el número de detenidos y puestos a disposición judicial, con cargos públicos de distinto significado, incluso representativo, de Herri Batasuna, suman casi 30, aparecerá como nada extraña la afirmación del Secretario de Estado para la Seguridad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Señor Alvarez-Cascos.

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

Cortesía por cortesía, señor Ministro, lo preocupante de estas declaraciones es que las haya hecho el se-

ñor Vera, que para nuestro Grupo es la garantía de prudencia en el Ministerio del Interior. Porque si la persona que tiene una acreditada prudencia tiene datos y tiene responsabilidades en el Ministerio del Interior, lo que hay que hacer es actuar y no hablar; porque, si no los tiene, lo que tiene que hacer es callarse.

Estamos hablando de la dirección de ETA, señor Ministro, y de la vinculación de Herri Batasuna en la dirección de ETA. Hoy esas acciones brutales y salvajes que está cometiendo ETA son acciones espasmódicas de una banda que tiene recortadas sus alas, pero que tiene íntegra su cúpula dirigente. Y si esa cabeza dirigente está en Francia, hay que actuar frente a las autoridades francesas; pero si esa cabeza dirigente, en parte, está en España, aunque esté amparada por HB, y el Gobierno tiene datos, tiene que actuar a través del Fiscal General del Estado, no sólo sobre los integrantes de la banda, sino muy especialmente sobre los dirigentes, que son los que en estos momentos mantienen la posibilidad de supervivencia de estas acciones terroristas.

Que no se invoque la interpretación del Pacto de Ajuria Enea para discutir estrategias en relación con el desmantelamiento de ETA o en relación con Herri Batasuna, porque el Pacto de Ajuria Enea es, ante todo, la aplicación de la Constitución, y al amparo de la Constitución, señor Ministro, son ustedes los únicos que pueden actuar.

Usted ha dicho que todos hagan lo mismo, con una diferencia: nosotros no podemos actuar porque estamos en un Estado de Derecho. Es el Gobierno el que, en nombre de todo el arto parlamentario que le da su apoyo político a través del Pacto de Ajuria Enea, debe actuar. Si tiene datos, que actúe y, si no, que se calle. Declaraciones que no suponen anuncio de hechos en esta materia son una frivolidad.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Alvarez-Cascos.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Deferencia por deferencia y en atención a algo que es tan obvio que S. S. ha tenido que reconocer, como es la prudencia del Secretario de Estado para la Seguridad, si usted fuera tan prudente como él no me habría hecho esta pregunta, porque debiera haber pensado... (**Rumores y protestas en los bancos de la derecha.**)

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señorías.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Debiera haber pensado, señoría —si ése es un ejercicio no excesivamente difícil de hacer—, que alguna razón tenía el señor Vera para hacerlo —y no le queda a usted la menor duda de que la tenía— y lo más fácil y lo más provechoso hubiera sido que o me hubiera llamado a mí o a él para preguntar por qué (**El señor Fernández Miranda Lozana: Aquí, aquí.**), y nos

hubiéramos ahorrado este pequeño espectáculo. (**Rumores y protestas en los bancos de la derecha. El señor Alvarez-Cascos Fernández: ¿Es que sólo podemos usar el teléfono nosotros?**)

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSE RAMON PASCUAL MONZO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCMO. SR. MINISTRO DEL INTERIOR: ¿CONSIDERA EL MINISTRO DEL INTERIOR QUE DESTINAR A LOS MIEMBROS DE LOS CUERPOS Y FUERZAS DE SEGURIDAD DEL ESTADO AL PAIS VASCO ES UN CASTIGO? (Número de expediente 180/001052)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 23, del señor Pascual Monzó.

El señor **PASCUAL MONZO**: Gracias, señor Presidente.

¿Considera el Ministro del Interior que destinar a los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado al País Vasco es un castigo?

Gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Señor Presidente, importante pregunta que tengo sumo placer en contestar.

El País Vasco, señoría, es una parte más del territorio nacional y las vacantes que allí se producen se cubren —como no podría ser de otra forma— igual que en el resto de los lugares de España, por los procedimientos reglamentariamente establecidos.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra el señor Pascual.

El señor **PASCUAL MONZO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, sí deben ustedes considerar un castigo mandar a los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado al País Vasco si para que obedezcan una orden en Valencia, en la Malvarrosa concretamente, les tienen que decir al oficial de mando: O cargas o te mando a Bilbao. Esta orden fue oída por

vecinos de la Malvarrosa que así lo han manifestado a los medios de comunicación y a este Diputado personalmente.

Este hecho, señorías, es muy significativo, porque fíjense si la orden de cargar era tan brutal y desproporcionada que hasta la misma policía tenía reparos en llevarla a cabo. ¿Y saben por qué? Porque lo que tenían enfrente los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado eran principalmente mujeres, niños y ancianos; en definitiva, vecinos del barrio de Malvarrosa, cuya maldad consistía en estar sentados pacíficamente en la calle, protestando porque su barrio está infectado de traficantes y consumidores de droga. Y ustedes, señor Ministro, en vez de resolver este problema, en vez de tratar a estas personas, que pedían más vigilancia policial para su barrio, con la sensibilidad que se merecen, les manda, con toda la prepotencia que les caracteriza en Valencia, una carga policial con tanquetas, pelotas de goma, porrazos, etcétera, con el triste resultado de varios heridos.

Señorías, actuaciones policiales de esta índole se están haciendo demasiado frecuentes en Valencia. Por eso no es de extrañar que se haya tenido que amenazar a los miembros de los Cuerpos y Fuerzas de Seguridad del Estado para que una vez más actúen de una forma desproporcionalmente represiva contra los valencianos, señor Ministro.

Señor Ministro, resuelvan los problemas y no golpeen a quienes los sufren.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pascual. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Señoría, he contestado a la pregunta que figuraba en su escrito y la he contestado categóricamente. No se puede, de forma no reglamentaria, no ya mandar al País Vasco sino destinar a ningún lugar. Su señoría insiste, pero insiste, probablemente en contraposición con la pregunta anterior, porque dicen que le han dicho que ha oído, que ha leído, y además eleva el chismorrejo a categoría de afirmación rigurosamente contrastada. No es la primera vez, señoría, no es la primera vez que S. S. lo hace, no es la primera vez que hace críticas al comportamiento de las Fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, incluso cuando éstas cogen respetuosamente a los que están cortando las vías de tráfico y les desplazan a otro lugar. Yo no sé cómo quiere S. S. que lo hagamos, probablemente con flores, pero tendrán ustedes que aprobar una partida presupuestaria para poner una floristería. **(Risas.)**

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

INTERPELACIONES URGENTES

— DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS DE POLÍTICA GE-

NERAL QUE VA A PONER EN MARCHA EL GOBIERNO PARA AFRONTAR CON REALISMO Y EFICACIA LOS PROBLEMAS QUE EL TRAFICO VIARIO TIENE PLANTEADOS EN NUESTRO PAIS, CON ESPECIAL REFERENCIA A LAS RECOMENDACIONES QUE OTRAS INSTITUCIONES DEL ESTADO Y DE ORGANISMOS INTERNACIONALES HAN DADO A CONOCER RECIENTEMENTE PARA MEJORAR NUESTRA SEGURIDAD VIAL (Número de expediente 172/000105)

El señor **PRESIDENTE**: Punto número 6 del orden del día: Interpelaciones urgentes.

Interpelación del Grupo Popular sobre medidas de política general que va a poner en marcha el Gobierno para afrontar con realismo y eficacia los problemas que el tráfico viario tiene planteados en nuestro país, con especial referencia a las recomendaciones que otras instituciones del Estado y de organismos internacionales han dado a conocer recientemente para mejorar nuestra seguridad vial.

Para desarrollar la interpelación, en nombre del Grupo proponente, tiene la palabra el señor Morano.

El señor **MORANO MASA**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, al formular esta interpelación al Gobierno sobre la situación actual y los problemas graves que afectan al tráfico rodado y a la seguridad vial en nuestro país, el Grupo Parlamentario Popular... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señor Morano. **(Pausa.)**

Cuando quiera, señor Morano.

El señor **MORANO MASA**: ...persigue un doble objetivo. En primer lugar, poner de manifiesto, como es su obligación, nuestra gran preocupación por lo que consideramos un grave deterioro de las condiciones actuales de la circulación rodada en España y, naturalmente, intentar ofrecer nuestras propias soluciones a esta Cámara y al Gobierno para poder obtener mayores cotas de bienestar en este importante tema. **(El señor Vicepresidente, Marcet i Morera, ocupa la Presidencia.)** En segundo lugar, intentar igualmente conocer, si es posible, la opinión del Gobierno sobre este asunto y los planes o propósitos que éste pueda tener para su mejora, todo ello con la mejor voluntad y en directa relación con recientes e importantes recomendaciones que diversas instituciones han hecho públicas a este fin, después de un largo e intenso esfuerzo de análisis y estudio.

Antes de entrar en el fondo de la cuestión, me permitiré hacer una declaración que mi Grupo político considera inevitable punto de partida. La regulación de las condiciones en que ha de realizarse el tráfico rodado y la garantía de un mínimo grado de seguridad para los usuarios supone la puesta en práctica de acciones políticas que forman parte, a nuestro juicio, de un concepto más amplio en el que éstas deben integrarse, el

de la seguridad pública, considerada como un todo, del que la seguridad vial sólo es una parte, si bien muy importante. Por tanto, resulta primario admitir que estamos ante un factor que en determinados aspectos no puede entenderse sin correlación directa con una política general de seguridad y del que se derivan importantes consecuencias, como más adelante trataremos de detallar. Afirmar que España ha sufrido un grave deterioro en su seguridad vial no resulta a estas alturas una opinión aislada ni que pueda ser calificada de catastrofista. Con independencia de las causas o factores, de los que hablaremos inmediatamente, los datos dejan poco margen de duda sobre tal afirmación y en ella habremos de estar necesariamente de acuerdo todos los integrantes de esta Cámara.

Brevemente, señorías, si analizamos los últimos quince años nos encontramos con estas tres fases perfectamente diferenciadas: la que va desde 1975 a 1979 en que se aprecia un moderado incremento en los índices de siniestralidad y víctimas. Segunda, la que abarca el período de 1979 a 1982, en que, a consecuencia de la recesión económica, se observa una menor intensidad circulatoria y una reducción de los índices en un porcentaje del 16 por ciento. Y, por último, la que va desde 1983 a 1989, en que la siniestralidad aumenta un 51 por ciento y los fallecidos en accidente de tráfico, un 54 por ciento. Sólo entre los años 1988 y 1989 el salto es del 11 por ciento, porcentajes que deberían llevarnos a serias reflexiones. El año 1990 ofrece, sin embargo, un balance diferente, ya que ambos índices se redujeron un 5 por ciento respecto al año anterior. Ya hemos tenido ocasión de felicitar al Gobierno por ello, pero también se nos admitirá que el listón se había puesto demasiado alto y resultaba muy alarmante.

Por el contrario, en la Comunidad Europea, especialmente Alemania, Francia, Gran Bretaña e Italia, que siempre son las mejores referencias, esa tendencia es negativa en el conjunto de los períodos estudiados, con una media de reducción de accidentes y víctimas del 19 por ciento. Sólo en 1989 y respecto a 1988 los accidentes con daños corporales disminuyeron en Italia un 0,5 por ciento, en Alemania un 1,3 por ciento y en Francia un 3 por ciento. En España, sin embargo, aumentaron un 3,2 por ciento. En fin, Francia, con un parque de 29 millones de vehículos, registró cinco millones de expedientes de siniestros, mientras que España, con un parque de 14 millones, sufrió seis millones de siniestros.

Otro indicador de especial relieve resulta el de la gravedad de los accidentes, es decir, el número de fallecimientos que se produce por cada 100 accidentes. En nuestro país esa cifra llega al 7 por ciento, mientras que en Portugal, tradicionalmente a la cola de Europa, es del 3 por ciento. Y si nos referimos, por último, a los incrementos de muertes de conductores de ciclomotores y motocicletas, del 44 por ciento y del 60 por ciento en los últimos años, nos podemos hacer cabal idea de la situación que padecemos.

De estos breves datos cualquiera obtiene las siguientes conclusiones: los accidentes de tráfico constituyen

hoy, en España, la primera causa de muerte no natural y la primera, incluida la natural, en el tramo comprendido entre los españoles de 18 y 25 años. Además, supone el principal generador de minusvalías e incapacidades físicas de nuestra población, que alguna fuente oficial sitúa en el 60 por ciento de las que la red hospitalaria contabiliza actualmente. Por otra parte, dichos accidentes provocan un coste, por todos los conceptos, estimado también oficialmente en un billón —con be— de pesetas anuales, cantidad ésta que se reconoce, no obstante, poco precisa debido a lo difícil de su evaluación exacta. Es decir, que la real ha de ser superior.

A la vista de cuanto llevo expuesto, ¿podemos seguir afirmando que España ha sufrido y sufre un grave deterioro de la seguridad vial? ¿Es preciso seguir insistiendo en ello para que comprendamos y admitamos todos que vivimos en una situación de auténtica emergencia social? Dejo a SS. SS. la respuesta.

Ahora bien, ¿qué ocurre, qué pasa, cuál es el origen, cuál es la causa de este desastre? ¿Qué se hace en España que se haya dejado de hacer en Europa? O, al revés, ¿qué dejamos de hacer que hagan ellos para que tengamos la triste ocasión de constatar tan diferentes resultados? Debo confesar que al preparar esta intervención, así como otras anteriores, me he encontrado con un problema metodológico casi insuperable al tratar de responder a las preguntas anteriores. Intentar averiguar las causas de siniestralidad en nuestro país es adentrarse en un espeso bosque del que después resulta difícil salir. Los conceptos no están definidos y las cifras oficiales no concuerdan unas con otras, sea cual sea la fuente oficial, siempre oficial, que ofrece la información. Por ejemplo, según el Director General de Carreteras, los accidentes son imputables siempre a alguno de los conductores, cuando menos, el 60 por ciento de las veces. El Subsecretario de Industria eleva ese porcentaje hasta el 75 por ciento, y el Director General de Tráfico hace tiempo que no se pronuncia al respecto, que quizá es lo mejor que puede hacer en las actuales circunstancias. Lo último que le escuché decir al señor Muñoz Medina es que no sabe por qué un fin de semana se producen 25 muertos y al siguiente 40. Si él no lo sabe, imagínense cómo podemos encontrarnos los demás.

Lo cierto, a juicio de este Grupo, es que en España, señores del Gobierno, no hay una investigación fiable sobre las causas de la siniestralidad viaria, aunque no dejamos de reconocer el esfuerzo realizado por algunos ilustres profesionales que desde la cátedra o desde su función administrativa tratan de ofrecer lo mejor de su ciencia.

A pesar de estas dificultades y deficiencias, me arriesgaré a aportar nuestros criterios por si pueden servirle de ayuda al Ministro de Interior. Según los expertos, tres son los factores que, en proporción, sobre la que no se ponen de acuerdo, generan la siniestralidad: primero, el humano; segundo, el viario; y, tercero, el mecánico. Es decir: la negligencia en los conductores, el

mal estado de las carreteras y los fallos de los vehículos. A éstos se les interrelaciona, naturalmente, con la climatología y la densidad de circulación. Nosotros creemos que hay un cuarto factor: la escasa supervisión o vigilancia policial, cuando no su ausencia, así como la escasez de sus medios técnicos.

Resulta que todas las magnitudes se han disparado, especialmente la de los vehículos en circulación, que es hoy aproximadamente de 14 millones de vehículos frente a los poco más de 7 millones de 1979. Sin embargo, la plantilla de la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil se mantiene estancada desde hace 15 años. Los escasos 7.000 hombres que actualmente la integran deberían ser, según el Director General de Tráfico, 12.000, y es posible —añado yo— que esta cifra resulte ya muy insuficiente. Pero en los tres últimos Presupuestos no he visto cumplirse la solemne declaración que el señor Corcuera nos hiciera en esta Cámara el 30 de enero de 1990 en este sentido. Palabras al fin, que, parece ser, se lleva el viento. Mientras tanto la Dirección General de Tráfico se permite patrocinar, con fondos que debería destinar a mejores fines, un video de música rock editado por un conocido semanario.

Volvamos nuevamente a las causas oficialmente reconocidas. El Gobierno mantiene a través de sus declaraciones oficiales y, sobre todo, mediante las normas que genera, que el principal factor de la siniestralidad es el humano, la negligencia de los conductores. Los vehículos no se mueven solos, los conducen personas, naturalmente. Nosotros no vamos a negar la importancia de este factor. Pero con leyes como la vigente, basada casi exclusivamente en un propósito eminentemente sancionador, no se arregla el problema. Se hace precisa una formación más adecuada que no comience en el período de obtención del carnet de conducir, sino que se inicie en la etapa escolar. Es necesario, igualmente, un mayor rigor en la concesión de licencias y, por supuesto, es imprescindible una mayor y más rigurosa información, que no se limite a los momentos más críticos del año.

Es cierto que el alcohol tiene una notable incidencia. Por cierto, España tiene uno de los límites de tolerancia, el 0,8 por ciento, mayores de Europa. Pero, no obstante, de las 491.000 pruebas de alcoholemia realizadas en 1989 sólo el 1,2 resultó positiva, y de ellas sólo sancionable el cuatro por ciento.

Es cierto que la impericia de los conductores en carretera a veces es notable y que, en definitiva, no existe una adecuada cultura de la conducción frente al riesgo. Mas no es menos cierto, por otra parte, que en el 83 por ciento de los accidentes con víctimas registrados en 1989 no pudo apreciarse que la causa principal fuera una velocidad inadecuada, que es el principal fallo que se imputa siempre a los conductores.

Además, el 53 por ciento de las sanciones impuestas ese año fueron modificadas o revocadas en los trámites de recursos subsiguientes. De donde se deduce, siendo objetivos, que el conductor español no tiene tan mala

percepción de la realidad y de sus propias obligaciones cuando se pone al volante del automóvil.

¿Qué es lo que ocurre entonces? Para un sector que genera más de un billón —vuelve a ser con be— 200.000 millones de pesetas por el conjunto de impuestos específicos sobre el automóvil y multas, la mayor inversión que el Gobierno ha realizado en carreteras es de 360.000 millones de pesetas en un año. Me parece que no hay proporción, sobre todo si consideramos, por ejemplo, que el parque nacional ha experimentado un aumento de hasta un 8,4 por ciento anual, que sólo un 1,2 por ciento del total de nuestra actual red viaria se corresponde con autopistas y autovías, que el Plan General de Carreteras sólo mantiene el 17 por ciento de la red nacional, que los puntos negros (por cierto, que son 5.000 en toda España, y para los que la Dirección General de Tráfico destinará en 1992 la ridícula cifra de 50 millones de pesetas) son los causantes de entre un 10 y un 15 por ciento de los accidentes y que, en fin, en España el tráfico rodado está muy concentrado, ya que 9.000 kilómetros de la red soporta el 56 por ciento del mismo, de manera que actuando sobre esos 9.000 kilómetros se resolvería el problema del 56 por ciento del tráfico total en nuestro país. Más aún: el 30 por ciento, 3.000 personas al año, señor Ministro del Interior, de los fallecidos en la carretera lo son a consecuencia de choques frontales, de donde no resulta difícil concluir que la construcción de vías donde no sea posible colisionar frontalmente también ayudaría a paliar el problema de manera muy importante, a elevar de manera muy considerable la seguridad en la circulación.

Y llegamos al tercer factor, el vehículo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Señor Morano, le ruego que vaya concluyendo, por favor.

El señor **MORANO MASA**: Termino inmediatamente, señor Presidente.

Es cierto que tenemos un parque automovilístico viejo. Casi ocho millones de los actuales 14 millones que circulaban por nuestro país tienen más de 13 años y, además, el 25 por ciento de los que pasan la inspección técnica de vehículos presentan anomalías de importancia. Pero ¿hacen algo ustedes por mejorar esta situación? ¿Dónde están las carreteras, los agentes de circulación en el número necesario, con amplitud y con los medios modernos y sofisticados que hoy existen? ¿Dónde está la seguridad, señor Ministro? Seguridad en el concepto amplio que al principio hablábamos. (Porque hay cierta autopista en donde especialmente los extranjeros que nos visitan no pueden pernoctar porque bandas organizadas les desvalijan los coches), seguridad en los trazados, seguridad en la señalización, seguridad en el firme, etcétera, etcétera.

Para ello el Gobierno pretende contar con dos instrumentos que no sirven adecuadamente a esos fines. Por una parte, la Ley de Tráfico y Seguridad Vial, que es, como ya hemos dicho, una norma vocacionalmente sancionadora y que sólo persigue identificar al conductor

como único causante de nuestros males, y, por otra parte, los planes nacionales de Seguridad Vial, que son un brindis al sol, una carta de intenciones, un catálogo de principios, pero nada más. Dígame qué medidas tiene el último de ellos, el de 1991, que se hayan visto contempladas después presupuestariamente.

Ustedes, señor Ministro del Interior, señores del Gobierno, tienen una magnífica oportunidad de empezar a hacer bien las cosas. No hace mucho, el llamado informe Gerondeau, que, por cierto, usted me negó conocer aquí recientemente, documento de primera importancia patrocinado por la Comisión de las Comunidades Europeas y que refleja una crudísima descripción de lo que ocurre en España, ofrecía a su vez sugerentes recomendaciones que usted haría bien en considerar por el bien de todos. Más recientemente aún, la Comisión especial constituida en el Senado, que durante algo más de un año y medio ha estudiado con profundidad, con un apreciable espíritu crítico, la situación del tráfico y la seguridad vial en España, ha elevado sus propuestas. También, a nuestro juicio, estas merecerían ser consideradas por el Gobierno. Lo importante no son las críticas, sino su contenido positivo, las recomendaciones que en beneficio de todos se le hacen desde ambas instancias y desde ambas instituciones. Atiéndalas.

Muchas gracias.

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

Para responder a la interpelación, en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor Ministro del Interior.

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

Señoría, quiero pensar que su intervención está dirigida a que mejoremos la situación de España respecto de la seguridad vial. Y esa era mi impresión, y sigue siendo, excepto algunos lunares de su intervención.

Su señoría habla de deterioro. Espero que se refiera al período de mi gestión, que es a quien S. S. interpela. Y podrá decirse lo que se quiera, pero desde que este Parlamento tomó la decisión de aprobar la Ley de Seguridad Vial, remitida al mismo por este Ministro, no puede, no se sostiene el deterioro. Habrá insatisfacción porque no bajan los índices a la velocidad que todos deseáramos que bajarán, pero no ha empeorado, está descendiendo, en opinión de S. S. de forma lenta, y yo estoy dispuesto a aceptar que me gustaría que fuera en una forma más visible, más tangible, más rápida.

Su señoría dice que son necesarios muchos esfuerzos, y estoy totalmente de acuerdo —de todos, absolutamente de todos—, para pasar a continuación a algo que S. S. señala como incumplimiento y que es el aumentar la dotación de miembros de la Guardia Civil al servicio de la seguridad en el tráfico.

Señorías, llevamos tres ejercicios, más allá de su consideración sobre los Presupuestos, durante los cuales estamos formando a la capacidad máxima que tenemos

de utilización de la Academia de la Guardia Civil. Estamos formando promociones de guardias civiles en torno a los cinco mil; no tenemos más capacidad. Sin embargo, de los cinco mil guardias civiles que salen anualmente, el crecimiento neto aproximado de la plantilla de la Guardia Civil no es superior a los 2.500, porque hay una parte importante que pasa a la reserva.

Por tanto, estamos arbitrando procedimientos, espero que con el mayor de los éxitos, porque será necesaria la cooperación y la colaboración de todos los grupos políticos para que, en un esfuerzo sostenido de promociones lo más numerosas posibles de guardias civiles, seamos capaces de liberar recursos para los nuevos servicios policiales que es necesario prestar a la sociedad, entre ellos —participo con S. S.— el aumento de plantilla en la División de Tráfico.

Por último, una afirmación que ha hecho S. S., respecto a la alcoholemia que me parece inexacta. Dice que tenemos el mayor grado de permisividad de Europa. Debo decirle que en toda Europa, excepto en el Benelux, tienen la misma permisividad en el grado de alcoholemia que nosotros. Por tanto, como eso no es discutible, querrá usted decir que, excepto en el Benelux, tenemos el mismo nivel de permisividad en el grado de alcoholemia y, en consecuencia, no parece que estemos en una situación comparativa como la que S. S. trataba de exponer.

Dicho esto, en su interpelación hace referencia a las recomendaciones que otras instituciones del Estado y organismos internacionales han dado a conocer recientemente para mejorar nuestra seguridad vial y que aparecen en el texto de la misma. Respecto a otras instituciones del Estado, supongo que se referirá usted al dictamen de la Comisión Especial de Encuesta e Investigación sobre los problemas derivados del uso del automóvil y de la seguridad vial del Senado y que, por cierto, fue aprobado por unanimidad, es decir, también por su Grupo Parlamentario, en el Pleno de dicha Cámara, el día 7 de octubre. Le informo a este respecto que el Gobierno asume plenamente las recomendaciones contenidas en el citado dictamen, hasta el punto de que la Dirección General de Tráfico ha comenzado ya a trabajar sobre las mismas, habiendo celebrado una reunión el Consejo de dirección de ese organismo el pasado 6 de noviembre —fecha de aprobación 7 de octubre, primera reunión 6 de noviembre— para concretar las actuaciones inmediatas a realizar en función del dictamen, integrándolas dentro de los objetivos del plan de actuaciones para 1992.

En relación con el resto de las recomendaciones y propuestas que se contienen en el dictamen de la Cámara Alta y que corresponden a otros órganos del Estado o estamentos públicos o privados, el Ministerio del Interior, a través de la Dirección General de Tráfico, actuará sin duda como animador, no puede hacerlo de otra forma, e impulsor de esas propuestas al corresponderle tal cometido como Presidente del Consejo Superior de Tráfico y Seguridad Vial, en el que están integradas las diferentes administraciones públicas, así

como las organizaciones de usuarios, fabricantes, aseguradores, etcétera.

Finalmente, hay que aclarar que el documento aprobado por el Senado no constituye una crítica a la política del Gobierno en materia de seguridad vial, señoría, sino la constatación de un fenómeno social grave que compete a todos los agentes de la sociedad y formula un amplio abanico de propuestas y recomendaciones, cuyo cumplimiento no corresponde sólo al Gobierno, sino que tiene una amplia gama de destinatarios de acuerdo con la idea del pacto sobre seguridad vial al que se refiere el dictamen.

Respecto a las supuestas recomendaciones hechas por los organismos internacionales para mejorar nuestra seguridad vial, señoría, es preciso aclarar que no existe absolutamente ninguna recomendación de organismos internacionales dirigida a mejorar la seguridad vial específicamente para España.

Ni una sola. Los datos de accidentes que facilita la Comunidad Económica Europea hacen referencia al número global de accidentes y víctimas en los doce países que integran la Comunidad, limitándose a facilitar dichas cifras, pero sin entrar a recomendar ninguna actuación concreta en ninguno de los Estados miembros, sino preparando programas y acciones a nivel de los doce países comunitarios. En este sentido, señorías, la Comunidad Económica Europea ha creado el pasado mes de junio un grupo de alto nivel de seguridad vial, al que asiste el Director General de Tráfico, con objeto de establecer una política abierta y pluridisciplinaria tendente a evitar accidentes y disminuir sus consecuencias.

Quiero hacer también mención, señoría, al denominado informe Gerondeau por expertos de diferentes países, que ha sido presentado en la Comisión de la Comunidad Económica Europea, en el que se da una lista de medidas técnicas que podrían mejorar la situación viaria, entre las que se encuentra un objetivo global de reducción en el territorio comunitario del número de muertos y heridos graves. Este informe es la base del trabajo del grupo de alto nivel, pero debo informarle que sobre él no se ha pronunciado aún, institucionalmente, ningún órgano de la Comunidad, absolutamente ninguno. Quiero también aclararle que, en ningún momento, dicho documento hace referencia a la situación de la accidentalidad en España y, muchos menos, comentarios críticos al respecto. Únicamente figuran cuadros de datos de todos los países, que constituyen cuatro páginas de las 98 de que consta el documento, y cuya fuente es la Confederación Europea de Ministerios de Transportes.

En la interpelación hace referencia S. S. a la ineficacia de la política gubernamental, según ustedes, realizada hasta el momento en dos aspectos: uno, que trata de la imagen de los embotellamientos y, otro, de los índices de siniestralidad y sus posibles causas. Señoría, por lo que se refiere a los embotellamientos, y para no hablar de cuántos se producían antes de determinadas capitales de España y cuántos se producen ahora, y si

éstos son más o menos que los de antes, le diré que éstos son debidos, normalmente, a disfunciones concretas y puntuales entre la capacidad de las vías y las demandas de los usuarios. No hay otra razón. Como ejemplo, en una vía con tres carriles y una capacidad de 6.000 vehículos/hora, a la que se le añade un carril adicional con capacidad de 1.500 vehículos/hora y, en determinados tramos, otro carril con capacidad para 1.000 vehículos/hora, lo que nos da un total de 8.500 vehículos/hora, en ese momento y en ese tramo, si en una Semana Santa, puente, vacaciones, etcétera, la intensidad de circulación es de 12.000, 13.000, 14.000 vehículos/hora, no tenga usted duda de que se creará una importantísima caravana.

Ningún país del mundo está exento de embotellamientos, señoría, como ocurre, por poner un ejemplo, en Bruselas, Frankfurt o Roma, donde los atascos se producen en los citados días, o cuando la demanda de tráfico es muy superior a la capacidad de la vía.

Por ponerle un ejemplo, para que vea que no siempre es un problema de autovía, autopistas u otro tipo de carreteras, el 1 de agosto la Autopista Norte-Sur de Francia sufrió un atasco de 110 kilómetros. En una autopista se produjo el día 1 de agosto un atasco de 110 kilómetros. No quiero imaginar lo que podría haber ocurrido en nuestro país, si ese hecho se hubiera producido con esa dimensión. En definitiva, señoría, ningún país puede permitirse el lujo de dimensionar su red de carreteras pensando en el lunes de Pascua o en el 1 de agosto. Además, debo informarle que, con ocasión de los desplazamientos masivos a que usted se refiere, el mayor número de accidentes y víctimas se produce, normalmente, en la circulación por redes secundarias y no precisamente en las grandes vías de salida y entrada.

En segundo lugar, por lo que se refiere a la evolución de los índices de siniestralidad, a los que ya me refería brevemente al principio, y a la supuesta —en su opinión— ineficacia de la ley sobre tráfico y circulación de vehículos a motor y seguridad vial, quiero decirle lo siguiente. Es cierto que en los últimos años, y hasta el año 1989, se estaba produciendo un incremento anual del número de accidentes y víctimas de tráfico en nuestro país, a que S. S. ha hecho referencia, pero también es cierto que esa tendencia marca una inflexión a la baja en el año 1990 y en el tiempo transcurrido durante el presente año. Fíjese, señoría, que en ese mismo período de tiempo en que aquí se produce la inflexión a la baja de los accidentes, se produce un crecimiento en la siniestralidad en Suiza, en Grecia, en Irlanda, en Luxemburgo; en ese mismo período en que nosotros tenemos una inflexión a la baja prudente, insatisfactoria, se están produciendo crecimientos en la siniestralidad en otros países con, probablemente, mejores carreteras que las nuestras.

En el año 1990, señoría, ha habido un 2,4 por ciento menos de accidentes y un 2,6 por ciento menos de víctimas mortales que en el año anterior. Si se compara el período de abril de 1989-marzo de 1990 con abril de

1990-marzo de 1991, período en que ya está vigente la Ley, esa ley a la que S. S. da tan poca importancia de forma tan injusta, el descenso representa un 5,5 por ciento en el número de accidentes y un 5,8 por ciento menos en el número de víctimas mortales. Es insuficiente sin duda, señoría, pero hacer descender casi un 6 por ciento el número de muertos en accidentes en carretera a mí me produce, que quiere que le diga, una cierta satisfacción, mucho mayor si en vez de ser el 6 por ciento fuera el 20 por ciento. Hemos producido una inflexión, no está creciendo al ritmo que S. S. decía el número de accidentes, y a partir de aquí, con el esfuerzo de todos, podemos sin duda ir mejorando nuestros datos, ya sean comparativos, ya sea sólo en atención al trauma que tenemos en nuestro país con tantas víctimas mortales.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Señor Ministro, le ruego vaya concluyendo, por favor.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Voy a terminar, señoría.

Las causas pueden no ser en su totalidad atribuibles a la entrada en vigor de la Ley, pero estoy seguro de que su influencia disuasoria ha incidido en estos descensos. Considero que la sensibilidad social, especialmente la de los conductores, es un factor fundamental, importantísimo. No se podrá convencer a la inmensa mayoría de los que circulamos por las carreteras españolas de que no hay conductores que ponen en peligro la integridad física de ellos mismos y, lo que es más grave, la de los demás.

No quiero entrar en una polémica estéril de atribuir la causa de los accidentes de una forma exclusiva a la carretera o al factor humano, pero sin duda deberemos estar de acuerdo en que sí, por ejemplo, pensáramos que el factor más importante del accidente fueran las carreteras, no tendría explicación la disminución de accidentalidad en el Reino Unido, puesto que tiene menor número de autopistas por habitante y automóvil que España y una red secundaria de carreteras de trazado y firme realmente difícil. Por ello se insiste en que se debe actuar con la misma intensidad en los tres factores, pero sin que una pretendida liberación de la responsabilidad de nuestros conductores pueda hacerles pensar que ellos, algunos sobre todo, una minoría, no tienen una gran importancia en los accidentes que se producen en España.

Para terminar, señoría, considero que la política del Gobierno en materia de seguridad vial, sin duda mejorable —y con el acuerdo tomado en el Senado y que irá entrando en vigor mejorará— aparece perfectamente determinada en esos planes que se ven enriquecidos al asumir, como decía, las recomendaciones del dictamen de la Comisión Especial de Seguridad Vial del Senado. Dictamen que consideramos un informe serio, fruto de un trabajo riguroso y sistemático de 16 meses, para cuya elaboración fueron oídos representantes y expertos de todos los sectores implicados, que incluso se visita-

ron centros extranjeros de investigación, y que fue aprobado por unanimidad de todos los grupos parlamentarios —también por el suyo— en el Pleno del Senado del día 9 de octubre pasado.

Sólo me queda reiterar que, por fortuna, se ha producido una inflexión importante durante la evolución de esta década en los accidentes de circulación en España, que está descendiendo el número de muertos y el número de accidentes, que no me puedo en absoluto sentir satisfecho de ello, que las medidas acordadas por el Senado se pondrán en práctica con toda diligencia y con todo rigor y que, estando de acuerdo con S. S. en muchas cosas, hay una que me preocupa especialmente, porque creo que S. S. tiene una buena parte de razón. La presencia de la Guardia Civil de Tráfico en nuestras carreteras disuade a algunos de los que por ellas circulan de cometer imprudencias que atentan contra la integridad de los demás. Espero que paulatinamente vayamos acercándonos a ese número ideal —no sé si será de 12.000 ó de 14.000— que contribuya a mejorar los ratios de nuestras estadísticas.

Muchas gracias.

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

Para réplica, tiene la palabra el señor Morano.

El señor **MORANO MASA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, hay una cosa en lo que estoy absolutamente de acuerdo con usted, y es en que yo no he subido a la tribuna para provocar una polémica estéril; en eso estoy de acuerdo con usted. En lo demás, tengo que decirle con el mayor respeto que realmente no ha entrado en el fondo de la cuestión, porque la interpelación constaba de dos partes. Una, poner de manifiesto las deficiencias existentes; y otra, buscar soluciones y saber exactamente qué es lo que quería hacer el Gobierno.

Yo comprendo que usted tenga muy buena voluntad y que haga manifestaciones de esa buena voluntad, que es en definitiva lo que ha hecho, pero me parece que un Ministro del Interior debe plantear situaciones más concretas y no decir que intentará que la plantilla de la Guardia Civil en vez de 10 sea 12, cuando pueda y como pueda. Yo creo que habrá que dotar en los presupuestos de medios suficientes para llegar a conseguir que esa plantilla sea la correcta y la que tiene que ser. Parece ser que coincidimos en que es absolutamente imprescindible que los agentes de la Guardia Civil, como fuerza persuasora, estén inmedita y permanentemente en la carretera.

Me ha acusado usted de dos inexactitudes, que aunque no tienen mayor relevancia yo tengo que decirle que no son ciertas, señor Ministro. En el Reino Unido y en Alemania, el nivel de alcoholemia es del 0,5, no del 0,8 como usted ha dicho aquí. Y el Informe Gerondeau sí establece precisiones concretas y específicas para España.

Me alegro infinitamente de haberle oído decir que van a aceptar las tesis, los planteamientos o las recomen-

daciones que hace el Senado, pero tampoco me vale, porque hay puntos concretos y específicos que ya funcionan en otros países —y de los que usted ha puesto el ejemplo— como son los centros de investigación de accidentes existentes en Inglaterra, que cuentan con un capítulo importante de millones de pesetas —concretamente un presupuesto de 600 millones y de 200 personas—, y usted podía haber adquirido el compromiso de llevarlo a efecto. Sin embargo —si no me falla la memoria—, creo que el Director General de Tráfico dice que esa no es fórmula. En definitiva, buenas intenciones tenemos todos.

A mí me parece que la situación del tráfico en España es muy grave, y usted lo sabe. El que haya embotellamientos en Francia a mí me tiene completamente sin cuidado. Yo creo que aquí estamos para resolver los problemas de España, porque cuando nos parece miramos hacia el extranjero para las cosas que son malas, pero jamás lo hacemos para las cosas que son buenas.

Se podría hacer un pacto nacional sobre seguridad vial, que también lo recomienda el Senado, pero tampoco he visto que usted haya hablado absolutamente nada de eso. También he visto que usted no quiere entrar en absoluto en el tema de las carreteras, que es un tema importantísimo. Claro que es importante, porque si España tuviera buenas carreteras disminuirían considerablemente los accidentes de tráfico. Si usted y yo hemos coincidido en que el 30 por ciento de los accidentes se producen como consecuencia de choques frontales, está claro que en las vías con doble dirección los accidentes mortales se reducirían de manera importante. Es patético que el 45 por ciento de los accidentes ocurran en carreteras secundarias, lo cual significa que nuestras carreteras secundarias están en un estado muy deteriorado. Usted no ha hecho mención en absoluto, y quisiera saber si es cierto —a lo mejor estoy equivocado y me alegraría estarlo— que a los cinco mil puntos negros que hay en las carreteras se van a dedicar única y exclusivamente 51 millón de pesetas. Si efectivamente es cierto, yo lo acepto y me parece que esta Cámara debería saberlo.

Señor Ministro, yo comprendo que a lo mejor no es competencia suya específicamente, pero yo la interpeleación se la hago al Gobierno. ¿Por qué hay un montón de obras en las carreteras que están paralizadas? Desde el 30 de septiembre de 1991 tendría que haber en servicio 3.550 kilómetros de autovías y hay 1.713. Tendría que haber 7.222 kilómetros acondicionados y sólo hay 3.706. Ahora que usted ha hecho comparaciones con el extranjero, le diré que España tiene 2.5000 kilómetros de autopistas, Francia tiene 7.000, Italia tiene 5.000, Alemania tiene más de 8.000 y, sin embargo, sobre estas cosas jamás queremos mirar hacia el exterior.

Yo creo, señor Ministro, y usted sabe como yo (pienso que se hizo con la mejor voluntad; yo no digo que se hiciera con mala voluntad) que el texto que regula las normas de seguridad vial ha sido un fracaso absoluto, porque en este país no se resuelve nada incrementando las multas, y habría que adoptar otras soluciones.

Yo quiero saber qué soluciones o qué planteamientos va a hacer el Gobierno, y no he oído —perdóneme, se lo digo con todo respeto— que usted haga ningún planteamiento que de alguna manera se pueda llevar a un texto e incluirlo en nuestro Derecho positivo.

Cuando tenga la oportunidad de hacer la moción, le diré lo que a nosotros se nos ocurre que se puede hacer para mejorar, y vuelvo a insistir que creo en su buena voluntad. Pero lo que sí está claro —perdóneme, vuelvo a insistir en que no quiero polemizar y que se sienta ofendido— es que es indeficaz su planteamiento de la política viaria. Repito que es ineficaz, señor Ministro. Creo que siempre se va por las ramas, que nunca se encararan los problemas frontalmente y que no se puede presumir de que siga habiendo en España 9.000 muertos. Me parece que es una cifra atroz, y más cuando sabemos perfectamente que aquí los muertos se contabilizan de forma distinta absolutamente a como se hace en Europa: los muertos son los que mueren en el acto y los que mueren dentro de las veinticuatro horas. No como ocurre en Europa, que los muertos son los que como causa determinante fallecen a consecuencia de un accidente de tráfico, y eso incrementa considerablemente el número de muertos. A mí me parece patético y tampoco he oído que se tome determinación ni medida alguna, cuando el mayor número de minusvalías y de incapacidades lo producen los accidentes de tráfico.

En el informe del Senado se dice, por ejemplo, que las grandes motos están prohibidas en Japón porque son causa determinante de un porcentaje elevadísimo de fallecimientos. Se recomienda, por ejemplo, y tampoco se ha aceptado, que dentro o fuera de la ciudad, en la zonas urbanas o interurbanas, en las carreteras, siempre el motorista lleve casco. Hay un montón de cosas sobre las que yo quería saber si efectivamente el señor Ministro está dispuesto a comprometerse, a llevar a efecto, a llevar a la letra de la ley todo este tipo de cuestiones. Yo creo, señor Ministro, que buena voluntad efectivamente la tenemos todos. ¿Ganas de resolver problemas? Yo creo que sí, unos más que otros. Pero yo lo que quiero es saber qué concreciones, qué soluciones, cuáles con los compromisos que usted puede adquirir en nombre del Gobierno.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Corcuera Cuesta): Señor Presidente, señoría, respecto de dos temas vuelvo a decirle que cada cual saque conclusiones de lo que se puede ver y leer. El informe al que me he referido y se ha referido S. S. no habla de España; punto número uno. Y como la velocidad se demuestra andando, leamos el informe, a ver quién tiene razón. No habla de España. Punto número dos, más sencillo, más fácil de buscar: los grados de alcoholemia, excepto en el Benelux, son los que yo he dicho, no los que ha di-

cho S. S. y como lo vamos a estudiar en cualquier reunión de la Comisión de Justicia e Interior veremos quién de los dos tiene razón.

Respecto de las responsabilidades políticas, señoría, ustedes tienen un metro realmente curioso para medir. Si un miembro de cualquier Gobierno se encuentra con una crítica, como la que usted ha hecho, respecto de la evolución de los accidentes con muerte que se han producido en España en una década, que van creciendo al ritmo escandaloso, como S. S. decía, de más del 50 por ciento, y cuando llega el ejercicio de su responsabilidad política resulta que, de los tres años en que está al frente de ella, uno sirve para preparar un proyecto de Ley y, a partir de su aplicación, no sólo no crece sino que desciende, podrá usted decirme todo menos lo que ha dicho. Podrá decir que es poco eficaz, que debería ser más eficaz. Todo eso es posible, pero lo que ha dicho usted no tiene sentido. ¿No ve que no tiene sentido? ¿No ve que ha estado creciendo a un ritmo del diez por ciento todos los años y lleva dos años descendiendo de forma importante, aunque sea lentamente, comparando las fechas desde que se habla de la aplicación de la ley?

Señoría, en política se pueden decir ésas y cualesquiera otras cosas, pero los datos son tozudos, muy tozudos. Resulta que nos dice usted que todo lo hacemos descansar sobre las sanciones para, a continuación, decirme que hay que poner no menos de cinco mil policías más. Supongo que no será para que se estén abanicando en la carreteras. Supongo que será para que detecten a más infractores de tráfico al mes y, por tanto, pongan más multas. Yo sí confío, señoría, en las multas. Y no sólo yo confío en las multas; todos los países que han hecho decrecer drásticamente sus datos en las encuestas han aumentado sustancialmente las sanciones, en algunos supuestos en forma no sólo pecuniaria, sino actuando los jueces e incluso metiendo en la cárcel a muchos conductores. Por tanto, debíamos de ser coherentes.

Me dice: De lo que yo le he preguntado no me ha dicho nada. Pero, señoría, si lo que usted me ha dicho aquí tiene muy poco que ver con la interpelación que ha formulado al Gobierno. Yo le he contestado a su interpelación. A lo que usted ha sacado aquí, además de su interpelación, por deferencia me he esforzado en contestarle. Y como ha hecho mención a las carreteras, voy a darle la razón a S. S. Nosotros debíamos tener más autopistas y más autovías, pero cuando llegó el Gobierno socialista había 613 kilómetros de autovías y autopistas libres, señoría; eso es lo que había. En 1993, cuando esté acabado el plan, va a haber 4.163. **(Risas.)** Cuando diga lo siguiente van a hacer una exclamación mayor. **(Risas.)** Sus antecesores —estoy hablando ideológicamente— hicieron muy pocas autovías, señorías. Tuvieron que venir los socialistas para empezar a hacer autovías, y cuestan mucho; cuesta mucho hacerlas. **(Rumores.)** Cuestan mucho tiempo y muchos recursos económicos, señorías. Eso lo saben todos los españoles. Todos los españoles saben que desde 1983

se están haciendo más carreteras en este país que en cualquier período histórico anterior. **(La señora De Palacio Valle-Lersundi: desde 1987.)** ¿Ustedes no lo saben? ¡Es que ustedes viajan siempre en avión! **(Risas.)**

Es cierto, señorías, y yo estoy convencido de que cuantas mejores carreteras —y en eso está la política del Gobierno— probablemente menos accidentes tendremos. Pero no siempre esa racionalidad tiene que ver con la realidad de las cosas. Yo he hecho antes una referencia muy importante: en el Reino Unido hay carreteras secundarias —si SS. SS. las conocen, y como son muy viajados, no ilustrados, las conocerán. **(Risas.)**— que no son precisamente exportables. Hay muchas que no tienen mediana. En cambio, se producen muchos menos accidentes que en España. Si queremos ser constructivos, tenemos que tomar un conjunto de medidas. Y hay que hacerlo, señor Morano, sin ninguna utilización que no sea provechosa.

Ustedes hacen una interpelación al Gobierno en el mes de noviembre y el Senado, que lleva trabajando 16 meses para proponer medidas, es decir, para decir al Gobierno y a los distintos sectores qué es lo que se debe hacer, nos lo dice el día 7 de octubre. Si yo me hubiera subido a esta tribuna y le hubiera contestado que la política del Gobierno consistirá en la aplicación estricta de la Ley de Seguridad Vial, enriquecida con todas las propuestas que unánimemente han hecho los grupos políticos en el Senado, usted se tenía que haber dado —creo yo— por satisfecho. ¿Pero cómo le puede llamar la atención o cómo puede usted decir que no hay política si he subido a esta tribuna a decir que vamos a hacer lo que figura en la Ley de Seguridad Vial más lo que su Grupo nos ha dicho que hagamos, y no en una interpelación sino en un trabajo de 16 meses? Créame si le digo que me parece un poquito oportunista, pero también lo comprendo. La política produce esos fenómenos: el oportunismo y todo lo que sea lícito en el juego de la política.

Señoría, hay política para el tráfico; hay política de carreteras. ¡Qué mas le hubiera gustado al Gobierno socialista que haberse encontrado con 4.000 kilómetros de autovías y de autopistas, pero es que sólo nos encontramos con 613 de las segundas! Y vamos a tener muchos más kilómetros de autopistas y de autovías. Otros países los tuvieron en los años cincuenta, en los sesenta, en los setenta; aquí hemos tenido que esperar a los años ochenta, que son los años en que gobierna este país —desde 1983— el Partido Socialista Obrero Español.

Hay política y vamos a poner en marcha las medidas y las recomendaciones que nos ha hecho el Senado. Por tanto, estoy seguro de que contarán con su aprobación porque ustedes las votaron. Y cuando las votaron, después de 16 meses de trabajo, señorías, no pusieron elemento crítico alguno a la Ley de Seguridad Vial, que en esta tribuna hoy sí ha puesto S. S.

Muchas gracias.

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

¿Grupos que desean intervenir en el debate? (Pausa.) Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, señorías, mi Grupo, el CDS, viene analizando y discutiendo hace mucho tiempo en el Congreso los problemas derivados del tráfico. Es más, mi Grupo, concretamente este Diputado fue el que suscitó en este Congreso el problema de los 5.000 puntos negros. Empezamos con la dialéctica de cuál de los tres factores pesaba más en los accidentes, si el factor humano, el viario —el técnico— o el vehículo. Señalábamos al Gobierno que la dialéctica de la culpa era una dialéctica negativa, que, como decían los alemanes, las políticas agresivas en seguridad vial nunca habían tenido efecto, y que ese tono simplista tenía que ir abandonándose. Recientemente en una entrevista realizada al Director General de Tráfico, cuando le preguntan cuál de los tres factores pesa más, responde: Se habla de una preponderancia del factor humano, pero ese factor se puede paliar actuando sobre los otros dos. Señorías, tenemos que felicitarlos por esta respuesta porque realmente está cambiando, creo que entre todos, el discurso de lo que debe ser la seguridad vial. Además quiero señalar, en este caso especialmente al señor Ministro, que yo he sido, en nombre de mi Grupo, uno de los más duros polemistas en relación con la seguridad vial y la política del Gobierno, tengo que decirle que puede usted presumir de contar con uno de los directores generales de tráfico mejores que ha tenido este país, y puede usted presumir de tener hoy un equipo administrativo en tráfico espléndido, lo cual no quiere decir que la política de seguridad vial tenga la eficacia que todos esperamos de ella.

En segundo lugar, querría señalar que del examen de las causas que existen en un accidente de tráfico deben derivarse las acciones concretas que debemos emprender. Parecen claras algunas, por ejemplo, el aumento de los accidentes en carreteras comarcales. La realidad española es que solamente tenemos 20.000 kilómetros de red general del Estado, pero frente a esos 20.000 kilómetros existen 77.351 kilómetros que pertenecen a las comunidades autónomas y 59.562 kilómetros que pertenecen a las diputaciones provinciales. Los presupuestos en carreteras de las diputaciones provinciales, los presupuestos de las comunidades autónomas, aún mejores que los de las diputaciones, son escasos, y cualquier solución en materia de coordinación entre el Estado, comunidades autónomas y diputaciones y ayuntamientos para arreglar la red secundaria será vital a la hora de solucionar el problema del tráfico. También aumentan los accidentes con víctimas en zonas urbanas. ¿Y qué nos dice esto? Nos dice dos cosas. La primera, que el crecimiento permanente del parque automovilístico se enfrenta con trazados urbanísticos absolutamente irracionales y, segunda, que todos los ayuntamientos de España tienen una responsabilidad supina en la mala ordenación urbanística de sus ciu-

dades, que ni los nuevos trazados urbanísticos —y lo digo por propia experiencia— tienen en cuenta un plan de seguridad vial, un plan de circulación, un plan de señalización de tráfico de sus calles. No lo hace ninguna ciudad española, y éste es otro problema que están padeciendo en las ciudades y que genera el aumento de los accidentes con víctimas en zonas urbanas.

Otros factores que deben tenerse en cuenta son la educación vial, a la que hay que dedicar mucho más presupuesto, la saturación de las carreteras españolas por grandes transportes de mercancías, algunos de ellos muy peligrosos, y lo que nosotros hemos criticado con mucha frecuencia, me refiero a la descoordinación administrativa a la hora de la planificación en seguridad vial por estar repartida la materia de tráfico entre el Ministerio del Interior y la Dirección General de Carreteras. Quiere decir, entre paréntesis, que entre los dos se produce quizá la disfunción más notable. Aun conociendo que el Director General de Tráfico nos ha dicho que se están arbitrando mecanismos de coordinación, sin embargo, hay una descoordinación, siempre ha habido una descoordinación notable en la medida en que quien elabora y quien ejecuta los proyectos es la Dirección General de Carreteras, que a su vez tiene ese prurito profesional de intervenir en la señalización de las carreteras, no dejando intervenir de manera conjunta hasta este momento a los ingenieros de la Dirección General de Tráfico, que son los auténticamente expertos en señalización y en psicología del conductor.

También existe un problema que no se menciona con frecuencia, señor Ministro, y es el comportamiento de las empresas privadas, de las empresas automovilísticas y el tipo de publicidad que hacen. Hacen una publicidad que estimula los accidentes de tráfico. Es cierto que se está poniendo interés en la publicidad que se refiere a los automóviles y a pesar de que hay unas notas que nos señalan que es figurado, a pesar de ese interés, en el fondo, la publicidad que hacen las empresas automovilísticas está dirigida a mayor competitividad, a mayor velocidad y a una mayor agresividad en la conducción.

Por tanto, y en conclusión, quisiera acabar señalando que yo, señor Ministro, he utilizado con mucha frecuencia este boletín informativo que se llama, en este caso, «accidentes 1990». Sugerí hace poco al Director General de Tráfico que le cambiara el nombre y que le pusiera «Boletín informativo de los datos relativos a los accidentes» porque realmente llama a gran confusión y trasluce otro problema. Llama a gran confusión porque si uno tuviera que fijarse en la plantilla administrativa que rellena un agente de tráfico en el terreno, cuando ocurre un accidente, llega a conclusiones muy falsas. Por ejemplo, llegaría uno a la conclusión de que el 50 por ciento de los accidentes los provocan personas que tienen hace cinco o más años el carnet; por tanto, no serían personas jóvenes en la conducción; pero resulta que si eso no lo pone uno en relación —estoy hablando de la plantilla administrativa— con que son

las personas que más conducen y que más kilómetros hacen, nos sale un resultado negativo.

Si nos vamos a los accidentes en carretera, de 78.451 accidentes que hubo en 1990, en 64.977, es decir, la gran mayoría, no hubo infracción de velocidad. ¿Pero cómo va a apreciar sobre el terreno un agente de tráfico que ha acudido a auxiliar a las víctimas, si hubo o no exceso de velocidad? Es absolutamente imposible.

Esta plantilla administrativa, que tiene efectos estadísticos interesantes, cuya publicación es de carácter interno, nos lleva a conclusiones falsas y trasluce un problema, como decía, que es la necesidad de investigar realmente los accidentes de tráfico segmentadamente; no se pueden investigar todos los accidentes de España; se tiene que hacer a través de muestreo y de forma segmentada.

Finalmente, para concluir, señor Presidente, señor Ministro, yo siempre he utilizado una frase del profesor Buchanan al que cuando le encargaron un estudio sobre el problema del tráfico en las ciudades en Inglaterra, la primera conclusión que elevó al Gobierno —el informe es del año 1965— fue: Miren ustedes partan de la siguiente base: el tráfico no es un problema que tenga solución, no tiene solución. El tráfico es una cuestión que requiere políticas pacientemente aplicadas en constante revisión.

Este me parece que es el camino.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Romero.

El señor **ROMERO RUIZ**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, este debate, al que da pie la interpelación del Grupo Parlamentario Popular, es un debate interesante, adecuado y, en contra de lo que piensa el señor Ministro, yo creo que muy oportuno, porque se trata de hacer una evaluación de las medidas que se están tomando para garantizar la seguridad de la circulación en España y de tomar algunas medidas que haga más eficaz la lucha de todos para evitar esa tragedia, ese drama tan enorme, que nos está suponiendo coste de vidas humanas y coste económico para por la alta siniestralidad que se produce en el tráfico rodado en nuestro país.

Señor Ministro, sobre los puntos negros de los que se ha hablado aquí esta tarde, se ha sentado una jurisprudencia en algunos países europeos que es la siguiente: si hay muchos accidentes en un mismo punto, deja de ser responsabilidad de los conductores para pasar a ser responsabilidad de la Administración. Es muy importante que este tema se anote; incluso hay sentencias de los jueces condenando a la Administración por los accidentes cuando son muy reiterados en algún punto concreto, que significa un fallo del trazado de la vía en ese terreno.

Coincido con el Ministro del Interior —porque es una verdad evidente— cuando habla de que la dictadura hizo pocas carreteras; que, en la transición, con los gobiernos de la UCD se hicieron pocas carreteras adecuadas, pocas autopistas, pocas autovías, pocos desdoblamientos. Incluso en la dictadura, que se hicieron algunos pantanos, tampoco se hicieron suficientes. Es decir, que hemos tenido una dictadura no sólo mala y negativa para el país porque negaba las libertades, sino ineficaz en una serie de obras públicas, cosa que no ha sucedido en otros lugares con dictaduras de ese mismo corte. Hemos tenido muy mala suerte en todos los terrenos, es verdad que no hemos heredado buenas carreteras, y se han hecho muchas en este último período como ha dicho el señor Ministro, y hay que tomar nota de ello.

Estamos ante un problema cuya solución requiere dos elementos fundamentales: uno, recursos económicos y, otro, imaginación, los bienes escasos no sólo en nuestro país, sino en cualquier país del mundo. Por tanto, no se trata de enfrentarse al Gobierno con críticas generales, sino de intentar llegar a acuerdos para que, con imaginación y con mayores recursos, se solucionen un problema muy grave que tiene nuestro país.

Hemos hablado de los puntos negros, pero hemos hablado también de las circunvalaciones. El transporte peligroso sigue pasando por pueblos, por ciudades y por el centro de cascos urbanos. Se está avanzando en lo relativo a las circunvalaciones de las grandes ciudades y hay acuerdos ya para desviar el transporte de vehículos pesados y peligrosos, que producen accidentes puntuales pero de una gravedad enorme. Es necesario que todas las administraciones, municipales, autonómicas y del Estado, todas unidas, hagan un esfuerzo para agilizar los acuerdos y conseguir culminar ese proceso de las circunvalaciones de las grandes ciudades, para evitar que el transporte peligroso pase por el centro.

Respecto al tonelaje, hay carreteras por las que circulan camiones pesados que deterioran el firme de manera permanente. En carreteras intercomarcales, en carreteras provinciales no se sanciona, no hay vigilancia adecuada en este tipo de redes de comunicación y hay camiones que hacen trabajos de canteras, de transporte hacia pueblos de zonas rurales que deterioran enormemente este tipo de carreteras por incumplir el tonelaje, y por el avance en la potencia de los camiones que hoy circulan por nuestro país con el transporte de mercancías en general.

Por lo que se refiere a las motos en las grandes ciudades, la circulación urbana, el control de la potencia de los medios de locomoción, el casco, las sanciones, etcétera, la solución de todos estos problemas requiere no sólo un esfuerzo del Gobierno central, sino del poder municipal y de la policía local, que tienen enormes posibilidades de intervención en estos temas.

Con relación a las bicicletas, hay que decir que hay pocos carriles, que no hay carriles adecuados, que los conductores de vehículos con mayor potencia, ciclomo-

tores, automóviles, autobuses o camiones no respetan los pocos carriles que hay.

En cuanto a las enseñanzas en las autoescuelas, es necesario recomendar una serie de orientaciones.

Hay también una responsabilidad de las empresas privadas, que tienen a los conductores de camiones con enormes horarios, sin ayudantes, con fatiga en conducciones de larga duración; lo mismo cabría decir de los autobuses discrecionales en esos viajes escolares de fin de curso, no sólo por España sino por países europeos. Es necesario tomar medidas de carácter integral para que haya unas inspecciones que velen porque se asegure que no todo deben ser beneficios para las empresas privadas; que deben tener menos beneficios y más garantías de seguridad en el transporte colectivo, habilitando los horarios y los ayudantes adecuados.

Otro problema son los animales sueltos. Dada la fauna y la ganadería que existe en nuestro país, se producen muchos accidentes, pero cuando se ponen vallas en las autovías se está evitando que estos accidentes se sigan produciendo. Todavía quedan muchos animales sueltos en nuestro país (**Risas.**), no lo digo con segundas intenciones, y hay zonas interprovinciales en las que se podría estudiar alguna medida imaginativa en esta dirección. Porque, señor Ministro, ésta es una guerra sin armas, una guerra sin pistolas, por el número de muertos.

Es necesario, incluso, revisar el tema de las compañías de seguros. Hay pólizas que lo cubren todo. En algunos análisis que hacen expertos en la materia en la Comunidad Económica Europea y en algunas universidades se ha detectado que al tener pólizas que cubren todo disminuye la responsabilidad del ciudadano. Es necesario hacer algunos estudios para ver si se puede cubrir todo y pagarlo con una póliza. Es muy importante hacer una reflexión sobre este tema porque ahí hay una bajada de guardia y de responsabilidad personal ante la colectividad de muchos conductores que causan con su negligencia muertes y daños irreparables.

Para terminar, señor Presidente, señorías, la potenciación del transporte público es fundamental. En las cercanías, en autobuses, en áreas metropolitanas en las que se circula en horarios muy de madrugada y se regresa muy de noche, donde hay grandes aglomeraciones, es muy importante que se potencie un transporte público eficaz y adecuado y que se consiga también que haya aparcamientos que habiliten las distintas administraciones.

Recuerdo una conversación que mantuve con el tristemente desaparecido Agustín Rodríguez Sahagún, cuando era Alcalde de Madrid, en la que planteamos la idea o necesidad de hacer un estudio y medir con un metro los vehículos de los distintos modelos que hay matriculados en Madrid y las calles que hay en Madrid, para llegar a la conclusión de que no caben. Por tanto, para organizar este tema sin excesivos embotellamientos, es necesario que haya zonas de las ciudades que estén prohibidas al tráfico rodado, que sean sólo para

el transporte público, zonas peatonales, que se construyan grandes aparcamientos subterráneos, para no aparcar en doble fila en los cascos urbanos de las grandes ciudades y potenciación de los autobuses, el «Metro» y las cercanías ferroviarias. Con ocasión de la celebración de la Conferencia de Paz sobre Oriente Próximo se demostró que cuando la gente deja el coche en su casa hay más fluidez y se puede circular mejor en una ciudad tan importante como Madrid, capital del Estado.

En cuanto al tema de la iluminación...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Señor Romero, le ruego concluya.

El señor **ROMERO RUIZ**: Terminó, señor Presidente en un segundo.

En cuanto al tema de la iluminación, consideramos que es escasa, crea polémicas porque, ¿quién paga la iluminación de las farolas de las autovías en las travesías urbanas; la pagan los ayuntamientos, las diputaciones, las comunidades autónomas, o la Administración central?

En relación al tema de las obras, hay operarios —se están sustituyendo por maniqués—, que abriendo los brazos de manera escandalosa sorprenden a cualquier conductor en una curva; corren riesgos los trabajadores que salen con ese pequeño disco de «stop» en la mano y es muy grave el tema que sigue ocurriendo. La exigencia a las casas de fabricación, la publicidad en los coches, el equipamiento de los mismos; cinturones, faros antiniebla para luchar contra las inclemencias, etcétera.

Quiero terminar diciendo que días de luto nacional son aquellos en los que hay grandes pérdidas humanas para un país. Es necesario que aquí haya años de luto nacional, seis mil u ocho mil muertos y los que sobreviven sufren inutilidades y minusvalías muy graves. Es una guerra moderna que produce más muertos entre la infancia que cualquier otra enfermedad, produce más muertos en la juventud que cualquier otra circunstancias, incluida la droga —que es muy grave— y también produce la desaparición de familias enteras.

A este tema nosotros vamos a aportar nuestras opiniones cuando se presente la moción para ver cómo, entre todos, salimos de esta gran tragedia que supone las muertes en las carreteras españolas cada vez que llega una Semana Santa, una Pascua, unas vacaciones, una operación retorno y también diariamente en nuestro país.

Muchas gracias, por la atención prestada.

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

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, señor Ministro. La interpelación del Grupo Parlamentario Popular incide en

lo que es una consecuencia directa del incremento del tránsito en nuestras calles y carreteras como son las elevadas cifras de accidentes con daños materiales y, lo que es peor, con muertos y heridos.

Desde hace tiempo el problema de los accidentes de tránsito se ha convertido para muchos países en una cuestión de suficiente gravedad como para que los ciudadanos y sus gobiernos se sensibilicen, lo cual ha generado una reacción movilizadora de esfuerzos encaminada a paliar, hasta donde sea posible, los efectos de esta triste realidad. Para ello se han arbitrado medidas diversas y el conjunto de éstas es lo que nosotros conocemos como seguridad vial.

Las cifras, como ha quedado suficientemente patente en el debate que estamos teniendo esta tarde, nos indican que España es uno de los Estados más afectados por esta lamentable consecuencia del tránsito. En los últimos años y paralelamente al aumento del parque automovilístico, las cifras de accidentes y la pérdida de vidas humanas por esta causa se han incrementado de forma espectacular, en contraste con lo que sucede en muchos de los países de nuestro entorno, que ya han conseguido descensos notorios como consecuencia de una acción constante y decidida.

Nuestro grupo opina que la actuación que desde el Gobierno central se está realizando es francamente mejorable. No nos cabe otra opinión si comparamos las medidas que en la lucha contra esta plaga se están adoptando en aquellos países que obtienen resultados positivos con las que estamos adoptando nosotros. El principal instrumento normativo de que disponemos es la Ley de Tráfico, Circulación de Vehículos a Motor y Seguridad Vial que aprobamos a finales de la anterior legislatura y cuyo rodaje, desde nuestro punto de vista, no está demostrando ser el instrumento legal más adecuado, a nuestro entender porque parte de la consideración del tránsito como un problema de orden público, relegando a un segundo término la consideración del problema como de calidad de vida y convivencia.

Buena prueba de ello es, por ejemplo, el tratamiento que dicha Ley está dando a las comunidades autónomas, administraciones competentes en gran parte de las actuaciones de seguridad vial, fundamentalmente dentro del ámbito de la prevención, a las que, sin embargo, la ley ignora sistemáticamente. Además, como parlamentario debo lamentar que la figura de delegación legislativa, escogida por el Gobierno en su momento para debatir y aprobar este proyecto de ley, nos imposibilitara mantener un debate en profundidad en la Cámara sobre un aspecto tan importante como es la propia seguridad vial. Creo que iniciativas como la de esta tarde o la propia creación de una comisión de investigación en el Senado, son consecuencia directa de que la Cámara tuvo en ese momento la sensación de que no había podido opinar suficientemente sobre el tema.

En cuanto al modelo organizativo del tránsito, creemos que está desfasado y, por ello, no es el más eficaz de los posibles. No olvidemos que, en la actualidad, las competencias en materia de tránsito y seguridad vial

se encuentran repartidas entre diversos organismos, entre los cuales hay seis Ministerios además de las administraciones autonómicas y locales. La propia ubicación de la Dirección General de Tráfico en el Ministerio del Interior ya denota la errónea concepción del problema que antes mencionábamos como un problema de orden público principalmente.

Quizá fuera conveniente elevar el rango administrativo de esa Dirección General convirtiéndola en Secretaría de Estado, y, por lo que ahora diré, cambiar su ubicación de Ministerio, traspasándola al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, todo ello, además, acompañado de la delegación de competencias en aquellas comunidades autónomas que tenga interés y capacidad técnica para asumirlas.

Si examinamos la ubicación administrativa de la dirección del tráfico en los países que han conseguido avances significativos en la lucha por obtener una mejora seguridad vial, veremos que Francia y Japón siguen un modelo similar, es un modelo de coordinación centralizada, la seguridad vial depende del Primer Ministro, pero la ejecución está totalmente descentralizada. El resto de países, Canadá, Países Bajos, Alemania, Australia, Suecia, Bélgica y Holanda, tienen ubicada la coordinación de la seguridad vial en el Ministerio de Transportes. Por último, Dinamarca la tiene ubicada en el Ministerio de Justicia. Repito que todos estos países siguen unos modelos de ejecución muy descentralizados, hasta llegar al caso de los Estados Unidos, donde la coordinación está en manos de los gobernadores de los Estados —los Estados tienen competencia exclusiva en la materia—, pero la ejecución también es descentralizada dentro de los propios Estados.

Hace falta, además, un modelo abierto a la actuación de las administraciones distintas de la central y de todas aquellas entidades de la sociedad civil que tienen algo que aportar a la seguridad vial. Esto, a nuestro entender, no lo resuelve el denominado Consejo Superior de Tráfico y Seguridad de la Circulación Vial porque realiza exclusivamente una o dos reuniones al año, con sesenta personas que, como ha dicho el señor Ministro, y estoy de acuerdo, representan a los ámbitos más diversos que pueden verse afectados o que pueden tener algo que decir, no sólo competencias sobre la seguridad vial, pero de poco sirve.

Asimismo, las denominadas comisiones autonómicas —de reciente creación por el Estado—, de origen, desde nuestro punto de vista, también son un fracaso porque están ignorando a los representantes de las propias comunidades autónomas, y son comisiones autonómicas! Por contra, incluyen delegados ministeriales, por ejemplo, con competencias residuales. Es sorprendente que estas comisiones estén incorporando, por ejemplo, en las comunidades autónomas el delegado del Ministerio de Educación y Ciencia o el delegado del Ministerio de Sanidad, y en cambio no incorporen representantes de las correspondientes consejerías.

De otro lado, la vigilancia del tránsito en las carreteras es la actualidad claramente insuficiente, otro aspecto

to que ha sido puesto de relieve por todos los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra —creo que estamos de acuerdo, incluso el señor Ministro, que en este momento veo que no está— y ello es consecuencia de la escasa dotación de la Agrupación de tránsito de la Guardia Civil. No se va a ninguna parte con la misma plantilla de hace diez años, y esto se nota en las carreteras, salvo una excepción que es la del País Vasco, donde la Ertzantza resuelve el problema correctamente.

La seguridad viaria ha de seguir criterios de actuación modernos, abiertos y activos; ha de corregirse la política actual adoptando la Dirección General de Tráfico una postura abierta hacia la colaboración continuada con las comunidades autónomas y con la sociedad civil. También es necesario un cambio sustancial en la dirección de las energías administrativas que se despliegan para reducir los accidentes, entrando decididamente en la prevención y situando a las multas como el final de un proceso que requiere antes tratar a fondo la educación viaria y el convencimiento. En dicho sentido sería bueno tener en cuenta las recomendaciones del tan debatido informe del Senado y también las recomendaciones al respecto de la Comunidad Europea. Con todo ello, nuestro grupo parlamentario ha querido hacer una serie de aportaciones al debate y anuncia que verá con buenos ojos cualquier moción que plantee medidas realistas y eficaces para resolver el problema.

Nada más y muchas gracias.

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

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, SOBRE MEDIDAS A ADOPTAR PARA REDUCIR EL NUMERO DE SINIESTROS EN EL MAR. (Número de expediente 172/000106)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): pasamos a la siguiente interpelación, en este caso del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre medidas a adoptar para reducir el número de siniestros en el mar.

Para su presentación, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NUÑEZ CASAL**: Señor Presidente, señorías, sabido es que la interpelación es un medio de control que implica un crítica al Gobierno, pero desde el principio quiero dejar claro, señor Ministro, que en esta interpelación no hay ninguna intención por nuestra parte de buscar un sentido de crítica negativa, sino antes al contrario, una crítica de contenido positivo porque sería un despropósito intentar cualquier tipo de oportunismo político a costa de un año tan trágico, en especial para Galicia, como ha sido 1991, en el que se ha alcan-

zado el triste número de 61 muertos en accidentes en el mar. Nos interesa fundamentalmente plantear por qué ocurren los accidentes y cuáles son las causas. Insisto, señor Ministro, en que mi intención es que se produzca una reflexión sobre este tema y que intentemos entre todos conseguir poner en marcha los instrumentos necesarios para evitar que estos hechos tan lamentables sigan sucediendo.

Según las estadísticas, los accidentes se producen de la siguiente forma: por vías de agua, el 42,9 por ciento; por abordajes, el 15,4; por incendios, el 4,5; por encallamientos, el 10,5; por mal tiempo, el 7,7 y por otras causas, el 8,8 por ciento. Una ligera visión de estas cifras indica algo muy claro, y es que la mayor parte de los accidentes ocurren por vías de agua, que no son precisamente imputables a fallos humanos.

Pues bien, la primera reflexión ante esta distribución de las causas de accidentes es que nos encontramos con un problema que en repetidas ocasiones se ha planteado en esta Cámara, en el que se ha insistido, pero que es necesario volver a formular porque sigue ahí, vivo y en unos términos radicalmente inaceptables. Más del 50 por ciento de nuestra flota tiene más de 20 años, y las medidas para su modernización han fracasado.

Se podrían poner ejemplos penosos de picaresca donde los barcos existen nada más en la documentación. Se puede hablar del fracaso de decretos que se articulan con gran rapidez para solucionar problemas de barcos desaparecidos en Mauritania, en Las Palmas, en Angola; pero lo cierto es que todos los instrumentos que se pusieron en marcha para la modernización de la flota no consiguieron el objetivo que perseguían sino, al contrario, un sobredimensionamiento de ella que, en todo caso, ha incrementado los problemas ante la situación en que se encontraban los caladeros.

Con esta flota y este fracaso de ayudas nos encontramos ante una situación que favorece enormemente los accidentes. Los barcos que estaban preparados, que estaban contruidos para caladeros cercanos ahora se encuentran en la situación de ir a caladeros lejanos, para los que no están preparados. Estaban contruidos para faenar de una manera determinada, con marea de una duración muy concreta, un día, y ahora salen para hacer mareas de tres o cuatro días. A este hecho del envejecimiento, a esta situación distinta en el trabajo de los barcos se unen unas lamentables condiciones de higiene y de seguridad. Hay una encuesta realizada por Hispermar, que no sabemos por qué razón no es pública y, como es lógico, pedimos que lo sea, donde se dice que una gran parte de la flota sale en condiciones de seguridad y de sanidad lamentables.

En un esfuerzo de resumen, podríamos plantear que hay problemas estructurales que se pueden clasificar en los siguientes apartados: falta de higiene y seguridad en los barcos con tripulaciones poco adiestradas en el manejo de los medios de seguridad; exceso de horas de trabajo que disminuyen la capacidad y los reflejos para la defensa frente al siniestro; falta de estabilidad de los buques, debida a los muchos años en

que han sufrido alargamientos indiscriminados y sin control; medios de seguridad en mal estado; radiobalizas inexistentes o bien inoperativas porque lamentablemente hay ocasiones en que las balizas van simplemente atadas, con lo que se imposibilita que realicen adecuadamente ese papel; roles que no corresponden a la tripulación del buque —es trágico comprobar que en ocasiones aparecen más fallecidos que los que figuraban en el rol entregado a la comandancia de Marina—; botiquines con medicamentos caducados o inexistentes; falta de coordinación entre los numerosos organismos que tienen competencias en salvamento y seguridad; y falta de inspecciones por parte de esos organismos competentes.

Se puede especificar algo más. Se puede plantear que debido a la precaridad laboral nuestros marineros están perdiendo profesionalidad. En ocasiones los armadores se dedican a contratar a mucha gente que pocas veces ha salido a la mar.

El contrato temporal, al igual que en otros sectores, está produciendo una tremenda pérdida de profesionalidad, y eso, en el momento de hacer frente a la eventualidad de una mala situación en el mar, se nota con una gran claridad. Pero es que estos hechos, que son objetivos que están ahí de una forma clara y contundente, vienen agravados porque falla completamente la función de inspección. Las comandancias de marina están alcanzando una permisividad completamente rechazable.

Señor Ministro, cualquier marinero gallego, es más, cualquier ciudadano que viva en la costa gallega sabe que hay préstamos de medios de seguridad. Un barco sale a las seis de la mañana con un bote salvavidas y el barco que sale a las cuatro de la tarde recoge el bote que salió por la mañana y lo lleva con él. Las comandancias de marina permiten perfectamente estos trucos.

Cualquier marinero gallego sabe también que si se hiciera un repaso de los medios de seguridad que debieran ir incorporados al barco, se encontrarían con claras faltas de estos medios, y sin embargo en las comandancias de marina no se enteran de esta situación. Si a esta falta de inspección y de control unimos la continua actitud de los armadores para evitar todo tipo de gastos, nos podemos encontrar con otras anécdotas trágicas, como lo que puede ocurrir cuando se va a utilizar un bote salvavidas y se encuentra con que se rompe.

Pues bien, ante todo esto, nosotros podríamos decir que existen tres grandes carencias, tres grandes faltas: la falta de prevención, la falta de formación de las tripulaciones y la falta de inspección. Mientras esto no se resuelva, lamentablemente seguirán existiendo accidentes en el mar, y todos los esfuerzos que pueda hacer el Gobierno para perfeccionar los medios de salvamento no van a suponer un cambio cualitativo en la situación, porque las causas que producen el accidente permanecen ahí. Y sería muy trágico que todo el esfuerzo que ha realizado el Gobierno en mejorar los

medios fijos y móviles de salvamento simplemente sirvieran para recoger cadáveres. Por tanto, es fundamental prevenir antes de que se pongan en funcionamiento ante el accidente esos medios de salvamento.

Hemos dicho que la crítica era en sentido constructivo. Esperamos, señor Ministro, que se resuelvan toda una serie de problemas que están ahí pendientes.

Hay una dificultad, parece ser, en tener agilidad en la transición de una época a otra. Esa dificultad se puede ver con más claridad cuando nos encontramos con que los medios disuasorios que tiene la Administración para sancionar son completamente ridículos en estos momentos, porque proceden de una normativa totalmente desfasada. O cuando, a pesar de preguntas realizadas por este Grupo, todavía no se han remitido a esta Cámara elementos tan fundamentales como proyectos de ley que afectan, como sabe el señor Ministro, a las medidas de seguridad necesarias. Parece ser que ya hay un anteproyecto, que ya lo tienen los sindicatos. Simplemente pedimos que haya una rapidez en el envío al Congreso para que podamos empezar a discutir sobre ello.

Espero, señor Ministro, que a nuestra actitud corresponda, por su parte, una repuesta en la cual este debate pueda ser algo realmente positivo para los hombres del mar, y la moción consecuencia de esta interpelación, aceptada por la Cámara, pueda convertirse en instrumento que modifique la triste realidad que ha tenido el año 1991 para el futuro, para conseguir que la gente del mar se encuentre más segura, menos desprotegida, menos explotada y más atendida por la Administración.

Nada más, muchas gracias.

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

Para responder 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): Señor Presidente, señor Diputado interpelante, señorías, el objetivo es común: que la gente del mar esté más protegida, que su trabajo se desarrolle más de acuerdo con las normas que establecen los criterios de seguridad en los cuales debe efectuarse una tarea muchas veces difícil. Es objetivo del Gobierno y su interpelación puede contribuir a conseguirlo.

Le agradezco el tono de su planteamiento y tenga la seguridad de que mi respuesta intentará seguirle en los aspectos constructivos del mismo y en la voluntad de colaborar con todos los grupos de la Cámara en la consecución de ese objetivo.

Intentando ser concreto, las medidas que el Gobierno está instrumentando, a fin de reducir el número y la gravedad de los siniestros marítimos, pueden encuadrarse en tres grandes áreas: el área de prevención, el área de salvamento marítimo y el área de elaboración de normas.

El área preventiva, a su vez, se puede dividir en dos bloques. Lo que podríamos denominar actuaciones específicas en materia de formación —formación para la seguridad—, a través de cursos que son obligatorios para los tripulantes de toda la flota nacional en materia de supervivencia en el mar y lucha contra incendios que vienen impartándose en centros especializados, que han sido parcialmente costeados por la Dirección General de la Marina Mercante y en donde hemos invertido 250 millones de pesetas. Sin duda no es suficiente, pero es una línea de actuación positiva que debe continuarse.

Formación para la seguridad. Para establecer programas de seguridad marítima adicionales, empezamos en 1990 la construcción de un centro de seguridad marítima integral en Gijón, que tiene un coste de 1.060 millones de pesetas y que constituye una institución de primera línea en este campo. Este centro de seguridad marítima integral, que se está construyendo en Gijón y que posiblemente puede terminarse en 1992, sería la institución dedicada a la formación y desarrollo de medidas de seguridad integral en el mar.

El sub-bloque de inspección marítima —la segunda parte en la que se pueden clasificar las medidas de formación para la seguridad— abarca la inspección de buques nacionales, en virtud de las competencias que son propias de la Dirección General de la Marina Mercante, y de buques extranjeros, en virtud de las competencias que nos concede el acuerdo internacional de París.

Creo que aquí hemos generado avances importantes que incluyen la entrada de nuevos funcionarios, todavía insuficientes, la implantación de programas de inspección operativa y la redacción de nuevos reglamentos de inspección adecuados a las actuales condiciones técnicas en las que se desarrollan las actividades del mar. Pero debo reconocer —usted lo ha señalado con acierto— que esa tarea de inspección no es suficiente, que hay que reforzarla y coordinarla con las actuaciones de las comandancias de marina de los puertos que por cierto, desaparecen como administración militar y pasan a integrarse como parte de la administración marítima civil en el contexto de la actual e importantísima ley de puertos y de la marina mercante que está debatiendo ya el Consejo de Subsecretarios, como paso previo a su elevación al Consejo de Ministros.

Las leyes no lo arreglan todo, Pero esa ley pretende crear una administración marítima integrada, asumiendo las competencias que hasta ahora venía ejerciendo la administración militar y englobándolas en una administración marítima civil que tenga reunidas en una única dirección todas las competencias en materia de seguridad, inspección y salvamento. Esa ley propone —propone de momento porque la decisión debe ser del Gobierno— la creación de una agencia estatal para la seguridad, inspección y salvamento en el mar, que agrupe los medios hoy en día dispersos de los que disponen, por una parte, las comandancias de marina y la Dirección General de Marina Mercante y, por otra, permite establecer elementos de colaboración y coordina-

ción con las actuaciones que efectúa Remasa, filial de Trasmediterránea y las distintas instituciones públicas a distintos niveles administrativos que se preocupan de la seguridad del mar.

En el área de salvamento marítimo, tenemos el plan nacional de salvamento, que tiene los siguiente programas. En primer lugar, la creación de centros coordinadores de salvamento y control del tráfico. Está ya operativo el del Estrecho. Está a punto de finalizar la construcción del centro de control de tráfico y salvamento de Galicia, cuyo coste, en términos de fábrica física y equipamientos electrónicos, superará la cifra de 1.500 millones de pesetas, que habrá sido invertida en los tres próximos años y a cuya inauguración con muchísimo gusto, señor Diputado, me gustaría invitarle a asistir para conocer de cerca lo que significa este centro, en los montes de Galicia y mirando al mar, para intentar aportar una mayor capacidad técnica, lo que es el control de tráfico en esa costa, para prevenir accidentes y socorrerlos en los casos en los que no se puedan evitar.

Ese programa prevé la construcción de diez emplazamientos, como el del Estrecho y el de Galicia, otros ocho más, que deben jalonar la costa española para ordenar el tráfico y coordinar las operaciones de salvamento con la adecuada eficiencia. Hay que reconocer que, aunque los luctuosos acontecimientos de Galicia son de lamentar, no es menos cierto que la intervención de los helicópteros del Servicio de Salvamento Marítimo han contribuido a que ese luto no fuera mayor.

La segunda parte es la creación de más y mejores unidades de salvamento. En la actualidad tenemos operadas directamente por la Dirección General de la Marina Mercante diez unidades mayores, siete unidades menores, cuatro buques anticontaminación y un helicóptero de rescate basado en Galicia para sustituir a las unidades del SAR, que fueron retiradas hace poco tiempo.

Aprovecho la ocasión para decirle que he pedido al Ministro de Defensa que estas unidades del Servicio Aéreo de Rescate vuelvan a ser desplegadas en la costa del Cantábrico para poder continuar haciendo esa tan meritoria tarea que han desempeñado durante muchos años y reforzar la capacidad que tiene allí instalada la Dirección General de la Marina Mercante. Estoy seguro que la colaboración que pueden prestar estas unidades especializadas del Ejército puede ser de la mayor importancia para desarrollar los planes de salvamento, que serán aumentados el próximo año, ya que en el presupuesto disponemos de recursos para incorporar una nueva unidad mayor de salvamento, siete unidades menores más y un nuevo helicóptero equipado como el que está basado en Galicia.

Coordinación con los restantes departamentos y con las administraciones autonómicas. Hemos suscrito acuerdos con las Comunidades de Galicia, Andalucía y Valencia. Habrá que hacer lo mismo con Cataluña, donde todavía no hemos conseguido establecer un convenio de colaboración, y con el Ministerio de Economía

y Hacienda para que las unidades que dependen del Servicio de Vigilancia Aduanera presten una actuación complementaria en materia de salvamento.

Finalmente, porque el tiempo se me acaba, en el área normativa se están elaborando disposiciones que se pueden calificar de originales, como las que regulan la navegación de embarcaciones de alta velocidad, o las que establecen lo mismo con el fondeo de buques-tanques en aguas jurisdiccionales o en la zona económica exclusiva española, y que han aumentado la seguridad de nuestras aguas, gracias al escarmiento en cabeza ajena que representó para nosotros la catástrofe del petrolero en las costas italianas hace unos meses.

En este apartado normativo, el esfuerzo más importante se está haciendo en la redacción del proyecto de ley de puertos del Estado de la marina mercante, que tiene todo un título con un objetivo prioritario: tutelar la seguridad de la vida humana en el mar y de la navegación. En ese proyecto incluimos una serie de preceptos nuevos que tipifican aspectos tendentes a lograr los adecuados niveles de seguridad, a sancionar los incumplimientos de esta normativa, de forma ejemplar en algún caso, y a organizar la Administración pública responsable de prestar la atención que requiere ese problema de la forma más eficiente posible. Si ese proyecto llega a las Cámaras, tal como ha sido en principio diseñado, si esa agencia ve la luz, si somos capaces de disponer de los recursos presupuestarios necesarios y somos también capaces de establecer aquellas actuaciones de inspección y control que, con acierto, reclama S. S., habremos contribuido, desde el ejercicio de la potestad pública, a aumentar las condiciones de seguridad en las que muchos trabajadores españoles desempeñan una tarea peligrosa, a veces, meritoria siempre y necesaria en cualquier caso.

Muchas gracias, señoría, por su interpelación y por la aportación que la misma representa a los trabajos de este Ministerio.

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

Tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NUÑEZ CASAL**: Gracias, señor Presidente.

Muchas gracias, señor Ministro por las aclaraciones que ha aportado en su intervención, pero tengo algunas dudas que quisiera despejar.

La primera es que partiendo de que uno de los hechos fundamentales debe ser la renovación y modernización de la flota, creo que en los presupuestos para 1992, si no me equivoco, se dispone de 17.000 millones de pesetas, pero el 76 por ciento es para lo que podríamos denominar paradas definitivas, es decir, para desguaces o exportación definitiva. Eso quizá pueda plantear algunos problemas de eficacia y de pérdida de puestos de trabajo.

Parece que es necesario, debido a la tramitación que tendrá la ley de puertos y marina mercante, buscar una forma de transición, porque está claro que estamos a

favor completamente de cambiar administración militar por administración civil; esperemos que la introducción de la Guardia Civil del mar no ponga dificultades en la plenitud de la competencia civil. Pero antes de que la ley esté definitivamente aprobada, va a haber una fase de transición en la que será necesario adoptar una serie de medidas muy concretas para poder solucionar los problemas que tenemos en estos momentos.

Yo diría que esos cursos de formación, de los que hablaba el señor Ministro, pudieran tener una inspección de su grado de cumplimiento antes de que llegara la ley aprobada, que se comprobara la cantidad de patrones y capitanes que están haciendo esos cursos, que se explicara de una manera muy clara que no hay que esperar a la aprobación del proyecto de ley para realizar la inspección de cómo van los cursos, y también que se justificara el motivo por el cual esos cursos están siendo dados por una empresa privada, que debe cobrar alrededor de 160.000 pesetas por curso. ¿Por qué no los da el Instituto Social de la Marina? A este tipo de hechos concretos en los cursos de formación cabría añadir algo muy importante. Hay que buscar una fórmula por la cual se evite la permisividad actual de la comandancia de marina. No se puede seguir en esta situación. ¿Cómo se logra esto? Yo, propondría que se buscara una fórmula antes de que se debatiera, insisto, ese proyecto de ley, que permitiera que se pudiera actuar de forma directa, porque si no se hace así nos vamos a encontrar con la dificultad de seguir afrontando una siniestralidad realmente trágica y dolorosa.

¿Qué ocurre? ¿Es posible que las comandancias de marian, al pensar que ya termina su función, se abandonen cada vez más? Pues bien, alguna fórmula tiene que existir para que esa picaresca, que se repite continuamente en los puertos, desaparezca completamente, de lo contrario el riesgo va a permanecer.

Otra cuestión que desearía me contestara el señor Ministro es por qué no se hacen públicos los resultados de la encuesta de ISM, qué dificultad hay para conocer los resultados de esta encuesta, que al parecer son datos enormemente significativos y nos servirían para aclararnos más la situación concreta que estamos viviendo. Al lado de la publicidad de esos datos, también habría que aportar cuáles son las medidas de tipo urgente que ha tomado la Administración como consecuencia de lo que decían esos datos.

En resumen, insistimos en que la prevención es la clave, que es fundamental conseguir formación, inspección, más energía en acabar con la permisividad, que todo el mundo va a agradecer una actitud enérgica del Ministerio y que entre todos podríamos conseguir aportar medidas positivas.

Nuestro Grupo lo va a intentar cuando formule la moción. No obstante ello, sobre estos problemas concretos que yo he planteado, agradecería profundamente que el señor Ministro me pudiera —si es posible— contestar qué es lo que realmente se piensa, así como hacer una manifestación clara de voluntad política al respecto.

Nada más. Muchas gracias.

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

El señor Ministro tiene la palabra.

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

Señorías, más que una información detallada, quisiera manifestar una voluntad política de actuar en estos terrenos, porque no sería capaz de contestarle sobre si se van a dar a conocer públicamente o no los resultados de la encuesta que usted dice. Supongo que si usted lo dice será porque no se dan a conocer, pero no me siento con ánimo de contestar, con conocimiento suficiente, las razones que pudiera haber, porque lo desconozco. Le remitiré información detallada al respecto.

En cuanto a la renovación de la flota, señoría, éste es un problema de economía de mercado. Los barcos viejos hay que desgazarlos (usted mismo ha indicado que no reúnen condiciones de seguridad suficiente y plantean problemas de operatividad con riesgo para la vida de los tripulantes), y si serán o no renovados por nuevas unidades es un problema de relación entre la oferta y la demanda de servicios de transporte marítimo, pero ése es un tema en el que el Gobierno ni debe ni siquiera puede intervenir. Es posible que algunos barcos viejos, al desaparecer, no sean sustituidos por nuevas unidades, pero lo que sí parece positivo es que parte de los recursos de los que disponemos sean dedicados a financiar la eliminación de unidades de transporte que no reúnen las condiciones de seguridad que todos deseamos.

Sobre la permisividad de la comandancia de marina que usted cita, yo no soy quién para juzgarla. Es una administración que me merece todos los respetos. Es una Administración que hoy no está sometida a la tutela del Ministerio que presido, si bien estoy convencido de que trata de cumplir su labor con su mejor leal saber y entender aunque posiblemente no dispongan de los medios necesarios para hacer frente, con total y absoluta garantía, a la tarea que tienen encomendada. Su incorporación a la Administración civil se producirá en el contexto de las capitánías de puertos, en esa nueva administración portuaria que debe sustituir a la que surge de una ley de 1886, todavía vigente. La actual Ley de Puertos tiene más de un siglo y requiere, por tanto, una remoción completa; y en esa remoción es donde interviene la integración de las comandancias de marina para perder su carácter militar, que la historia les ha dado, hasta pasar a integrarse en una administración, de la que si entonces soy responsable, podré darle cumplida cuenta de la forma en que ejercen sus funciones.

Me pregunta usted por qué los cursos de formación no los da el Instituto Social de la Marina. Tampoco sería capaz de contestarle en este momento por qué no los da el ISM, pero las autoridades de mi Ministerio están a su disposición —y yo me encargaré de que así sea— para comentar con usted ese punto en particu-

lar. Lo que sí está claro es que formación hay que dar a través de empresas especializadas y a través de administraciones especializadas, cuando se pueda. Hay que renovar la flota, hay que acabar con aquellas situaciones de irregularidad creadas o no por actitudes más o menos exigentes, pero en todo caso aumentando los niveles de exigencia, disponiendo de una administración más capaz y eficiente, haciendo públicos todos los extremos que puedan ser de importancia para conocer la realidad del problema, y avanzando en la reorganización de una administración posiblemente superada por los hechos, que no ha evolucionado en su estructura orgánica y funcional de forma suficiente como para ejercer plenamente la responsabilidad que tiene en algo tan importante como es la inspección, la seguridad y el salvamento marítimo.

Confío en que la futura ley de puertos y marina mercante contribuya a sentar las bases de esta nueva ordenación del sector, y mientras tanto, en el interregno entre la actual situación y la que pretendemos construir, simplemente quiero manifestar la voluntad política que usted me solicita de redoblar los esfuerzos de la Administración, de la que soy responsable, para conseguir los objetivos que preocupan legítimamente a S. S.

Muchas gracias.

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

¿Grupos que desean fijar sus posiciones? (**Pausa.**)

Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Díaz Aguilar.

El señor **DÍAZ AGUILAR**: Gracias, señor Presidente.

Aunque no era mi intención subir a la tribuna, quizá sean los hados los que me obligan a ello y voy a aprovechar la ocasión.

Venir a tratar de poner alguna pega, no sería consecuente con mi intencionalidad. Tanto lo que acaba de manifestar el señor Borrell, como lo que anteriormente indicó el señor Núñez, nos parece que, si bien tocan casi todos los aspectos, no hacen verdadero hincapié en lo que, a nuestro modo de ver —esto ya lo ha apuntado el señor Borrell, hay que ser sincero—, tiene una importancia primordial.

Cuando me encargaron este tema, señor Borrell, pensé hacer una cosa jocosa, que no irreverente. Pensé en una superproposición de ley, cuyo artículo único dijese: Se insta al Gobierno a que haga cumplir las leyes que hay ya suscritas para la seguridad del hombre del mar. La verdad es que España tiene firmados unos cuantos convenios internacionales, entre los que podemos citar el Sevimar (Solax), en el área inglesa, la Load Line Convention, el OPMOD, el MARPOL, las convenciones para barcos especiales, tanto petroleros, como de gas, como mineraleros, etcétera; es decir, tenemos un acervo de leyes que con todas juntas habríamos obtenido un buen codicilo para regir las leyes del hombre del mar.

¿Qué es lo que falla para que haya accidentes? Porque yo creo que, una vez que se ha producido el accidente, están muy bien estas cosas que decía el señor Núñez y que decía el señor Borrell.

En cuanto al porqué de los accidentes, como decía el señor Núñez, si los analizamos, decimos vías de agua, abordajes; el abordaje puede estar fuera, puede ser por incapacidad humana, por falta de técnica, por falta de vigilancia, por una estrechez de pasillo en usufructo demasiado condensado, como pasa con el área gallega, que cuando había cinco o seis pesqueros que iban a pasar por la vía no había problema. Cuando pasan 3.000, hay colisiones, incendios, encallamientos, como apuntaba el señor Núñez. De éstos, el Gobierno podría de un plumazo evitar más del 70 por ciento. A los barcos extranjeros se les requería una certificación que comprendía los cuatro estamentos de revisión, con apercebimiento de estar en puerto y repararlos en el plazo de una, dos, tres o cuatro semanas, y, si no, no podían salir. Usted conoce perfectamente los problemas que estamos teniendo con los «bulk-carrier» actualmente, cómo se tiran desde las tolvas sobre los minerales las cargas de lastre, lo cual produce fatiga. No se conoce el modo de contenerlo. Los trescientos «bulk-carrier» que hay en el mundo están con el mismo problema. El franco-bordo, en el que la técnica demuestra que hay una forma específica de cargar un barco, con lo que se evita el peligro de hundimiento por corrimiento de la carga. En la seguridad incluimos todos los aspectos que decía el señor Núñez y usted mismo. Hay que ver cómo están las balizas y las lanchas. Todo esto hay que inspeccionarlo, incluso la radio.

Estos certificados se exigían y se exigen. Los cumplimentan las compañías de seguros, que bien que lo hacen porque les importa muchísimo la seguridad, y no como un aspecto tan humano como el que nosotros expresamos. Ellos lo valoran en dinero y afinan mucho. Tanto la Lloyd como las japonesas, como las polacas, como las francesas ajustan muchísimo sus inspecciones.

Le puedo decir que soy amigo de un inspector de una de estas compañías y los barcos que no cumplen con sus normas tienen problemas, ya que no los dejan salir. No ocurre así hasta ahora con los barcos españoles.

Usted ha dicho, señor Ministro, que se van a hacer cambios. Los despachos de barcos españoles tienen dos estamentos: uno, que se limita exclusivamente a dar el pase para que naveguen, y otro, el primordial, que es la inspección marítimo-naval. La misma la realizan unos ingenieros navales afectos a cada distrito marítimo. Ese personal es caro y escaso, por lo que no pueden atender a las inspecciones, tal como se dice. Este es el problema principal. Sabemos que esto implica más contratos, más dinero, más presupuesto, pero no hay más remedio que afrontar las cosas. O se pone más dinero, se emplean más ingenieros y se efectúan más inspecciones o seguirá habiendo accidentes. Pero si usted estructura de la manera que nos ha dicho, se salvarán más personas, pero accidentes, que es el tema de la in-

terpelación, medidas a adoptar para reducir el número de siniestros en el mar, eso no se va a reducir. ¿Por qué no se va a reducir?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Señor Díaz Aguilar, le ruego que concluya.

El señor **DÍAZ AGUILAR**: Pues no se va a reducir porque hay una vejez, como usted muy bien ha dicho, de la flota, y eso hay que eliminarlo. Hay un mal mantenimiento de esa flota, que también debía ser objeto de inspección, y hay carencias de seguridad, que confío en que con las medidas que ha expuesto, señor Ministro, este aspecto se va a remediar.

Muchas gracias.

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

Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALE**: Gracias, señor Presidente.

Antes de empezar, señor Presidente, creo que tendríamos que detenernos en los conceptos marinos que se están vertiendo, porque esto es un Parlamento y corremos el riesgo de equivocarnos, sobre todo en los conceptos.

Yo, que entiendo un poco de mar, el concepto de franco-bordo no es el que se ha dicho antes. Lo digo más que nada por si esto llega a personas entendidas, las cuales dirán que el Congreso de los Diputados emplea peligrosamente determinados conceptos y que no entendemos.

En todo caso, mi expresión quisiera ser la siguiente: el señor Ministro, en dos o tres ocasiones que he tenido la oportunidad de escucharle sobre temas de servicios en general, ha hablado de una voluntad política, de una renovación, de una necesaria adecuación de los sistemas a la realidad actual. Estoy muy contento con que el señor Ministro quiera poner voluntad política. Lo que ocurre es que en el plazo de tiempo que el Parlamento considere oportuno, veremos en qué se ha traducido esta voluntad política, tanto en los servicios de Correos como en otras cuestiones que he tenido oportunidad de preguntarle.

El tema de la seguridad marítima no concierne sólo a lo que hace referencia a los barcos, ni tenemos que hablar de vías de agua ni de abordajes, porque estos son los accidentes que menos se producen en el mar. Los accidentes que se producen son aquellos que se dan como consecuencia de la falta de formación profesional de la gente que opera con los barcos.

No obstante, el posible traspaso de la inspección de buques, el posible traspaso de los elementos de inspección de las comandancias de marina que en estos momentos —sea dicho con todo el respeto— lo hacen con bastante ineficacia y lentitud; este traspaso definitivo a una administración civil puede comportar una reestructuración de todo lo que significa la vigilancia ma-

rítima. En todo caso, las cofradías de pescadores podrían explicar cuáles son los problemas que tienen, los nervios que se les producen como consecuencia de las inspecciones de buques y los varados de sus barcos; así como el tiempo que están, el tiempo que pierden desplazándose a las comandancias de marina. Estos nervios hacen que muchas veces salgan al mar en condiciones que no son las adecuadas porque consiguen en lo posible, con pequeñas astucias, pasar como sea.

No es tanto hablar de si a un barco le falta una radio, de si ha tenido una vía de agua o un abordaje; es más hablar de la necesaria renovación de la flota del país, así como es más importante hablar de la necesaria capacitación de la gente que sale al mar. Téngase en cuenta que a principios de siglos al mar salían familias que habían tenido una relación prácticamente eterna con el mar y que en estos momentos está saliendo a navegar gente que llega «ex novo» a la navegación, que llega «ex novo» a subir a un barco y que prácticamente no conoce los elementos mecánicos que hay en el barco. Le puedo decir que la mayoría de los accidentes que se producen son consecuencia de la manipulación de las herramientas interiores del barco, no de otras cosas.

Por tanto, señor Ministro, la voluntad política en la renovación de la flota me parece excelente; la voluntad política en la capacitación de la gente que sale al mar me parece encomiable, pero, señor Ministro, que no se quede en voluntad política, sino que se traduzca en realismo diario.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNANDEZ DE MESA Y DIAZ DEL RIO**: Gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro, puede que no sea casual que en este tema concreto sobre la seguridad de la vida humana en el mar, que plantea Izquierda Unida, los dos ponentes, tanto de Izquierda Unida como del Grupo Parlamentario Popular, seamos gallegos. Quizá es debido a la hostigación que han tenido en los últimos meses las flotas pesqueras, sobre todo en la «costa de la muerte», en Galicia.

En este tema concreto el Grupo Parlamentario Popular quiere hacer una diferenciación clara entre lo que es el Ministerio de Agricultura y Pesca y lo que es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En cuanto al Ministerio de Agricultura y Pesca, aquí se ha hecho alusión, en todas las intervenciones que ha habido en este tema concreto, del corto presupuesto que se ha destinado este año para el plan de renovación de flota, para nuevas construcciones. Hay que decir, con cifras reales, que son 2.200 millones de pesetas los que se destinan para los planes de nuevas construcciones. Por ejemplo en la Comunidad Autónoma gallega, única y

exclusivamente, se destinan 700 millones de pesetas para este plan, cuando para todo el Estado el Gobierno central destina 2.200 millones, y cerca de 12.000 millones de pesetas, sin embargo, para todo lo contrario, para aplicar el bisturí, para hacer desguaces y para echar abajo todos los buques que están navegando, así como para llevar adelante una campaña de retirada —por decirlo de alguna forma— de los buques que considera que están inservibles.

En ese aspecto, el Grupo Parlamentario Popular se considera que, creyendo en la buena voluntad del Gobierno, hay que hacer un esfuerzo real por llevar adelante no sólo las medidas estructurales y de apoyo a la financiación de las flotas pesqueras, pero quizá entraríamos en un debate mucho más amplio referido a las ayudas al sector naval, en general, en España que, desde nuestro punto de vista, ha sido criticado en cantidad de ocasiones, y, desde luego, no compartimos en modo alguno las teorías del Gobierno actual. Por tanto, hay que situar en su justa medida lo que son las competencias de pesca en los planes de renovación de flota y situarlo en su justa medida en los planes que tiene establecidos el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En ese sentido, el Grupo Parlamentario Popular tiene que romper una lanza en favor del estricto cumplimiento, en aquellas comunidades autónomas en las que estamos gobernando y concretamente en la de Galicia, de convenios firmados entre el Gobierno en el mes de enero de 1991 y el Gobierno autonómico gallego. El día 23 de enero de 1991 el Ministro señor Borrell firma con el Presidente de la Xunta, el señor Fraga, un convenio que se está cumpliendo con suma escrupulosidad, por decirlo de alguna forma, por ambos firmantes. En este caso concreto se han desarrollado una serie de iniciativas por parte de la Xunta de Galicia e incluso por parte del Ministerio de Transportes que se van cumpliendo, como es el plan nacional de seguridad, en este caso concreto me refiero al aplicado a Galicia, y por esta razón el Grupo Parlamentario Popular propondrá que se haga de una misma manera en el resto de las comunidades autónomas españolas, pero diciendo claramente, aquí y ahora, que ese plan nacional de seguridad habrá que aprobarlo como un plan de responsabilidad de las administraciones que tienen competencias en materia de pesca, en materia de transportes en este caso concreto.

Quiero decir que esperaremos a que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida presente la moción con los correspondientes puntos, y, por supuesto, nos reservamos nuestra posición en el momento en que conozcamos todos y cada uno de esos puntos. Porque es fácil hablar y se ha hablado aquí de que las comandancias de marina están abandonando o, como decía el señor Núñez, acuden a la picaresca al saber que ya no van a tener determinadas responsabilidades y el señor Ministro de Transportes dice que en este caso él no es quien para decir qué es lo que está pasando con las comandancias de marina. Pues yo sí soy quien, porque en numerosas interpelaciones que se han presentado al

Gobierno tanto escritas como orales en Comisiones se ha reclamado por parte del Grupo Parlamentario Popular que se agilizaran las transferencias, que se agilizará la desafectación por parte de las comandancias de marina para que, efectivamente, se llevara a buen grado la vigilancia. Porque no es cierto que las comandancias de marina estén haciendo dejadez de sus funciones, señor Núñez. Hay una cosa única y cierta: son delegados periféricos de muchos ministerios, concretamente del de Transportes, del de Agricultura, del de Defensa. ¿Y sabe lo qué está pasando en las Comandancias de Marina hoy en día, que el Grupo Parlamentario Popular ya lo ha hecho constar en Comisiones, en Pleno y en preguntas escritas? Que el personal ese está jubilando y las plazas se están amortizando, y todas esas plazas que dependen del Ministerio de Defensa no las aporta el Ministerio de Agricultura, que debería de ser el que las cubriera, no las aporta el Ministerio de Transportes ni las aporta el Ministerio civil en este caso concreto que tendría que aportarlas.

Por consiguiente, no es tanto una carencia de competencias por parte de las comandancias militares de marina como la lentitud con que se está llevando a cabo la desafectación y la descentralización por parte del Ministerio de Defensa con respecto a los servicios periféricos dependientes de otros Ministerios. Hay un caso bien concreto, el de los celadores, personas que estaban dedicadas al control de cantidad de inspecciones de este tipo, y, hay que decirlo, se están retirando, y en lugar de cubrir esas plazas se están amortizando.

Por consiguiente, nosotros instamos una vez más al Gobierno para que esas transferencias se realicen a la mayor brevedad posible, para que creemos, como decía usted, para que esperemos que estos servicios se realicen de verdad en el futuro; nos alegramos de que la Merina deje de hacerlo y que pasen a hacerlo los estamentos civiles. Nosotros no lo sabemos. Veremos qué es lo que ocurre. Es muy fácil decir que hay que dejar esas competencias. ¿De qué medios van a disponer? ¿De qué medios se van a disponer? No de paraguas interiores que es lo facilito, sino de paraguas exteriores. ¿De qué medios se van a disponer? ¿De qué medios se van a dotar cuando ya se están desafectando esas necesidades, cuando por parte del Ministerio de Defensa, como usted muy bien dice, se está empezando a no cubrir las necesidades de los administrados? ¿Qué pasará cuando se hayan dejado totalmente esas competencias y los Ministerios civiles no tengan ni barcos, ni lanchas ni personal para atender todo eso?

Por ello, aunque es importante —y, efectivamente, nosotros lo hemos reclamado— que esta desafectación del Ministerio de Defensa, que la descentralización o, por decirlo de alguna forma, aunque es importante la se-

paración de las competencias del Ministerio de Defensa de las correspondientes al Ministerio de Agricultura y al Ministerio de Transportes, aunque es importante que se lleve a cabo, sin embargo consideramos que tiene que realizarse con cautela y, desde luego, pensando muy mucho cuáles son los resultados que se van a obtener de esa situación nueva en la que nos estamos metiendo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Señor Fernández de Mesa, vaya concluyendo.

El señor **FERNANDEZ DE MESA DIAZ DEL RIO**: Terminó, señor Presidente.

Por consiguiente, esperaremos a la presentación de la moción por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida con esta separación que he hecho de lo que es el Ministerio de Agricultura, que consideramos que tiene un presupuesto pésimo, un presupuesto nefasto para lo que es el plan de renovación de la flota, equiparable a lo que ha sido el plan de reconversión industrial y naval que ha llevado a cabo el Gobierno socialista, separándolo de lo que está haciendo el Ministerio de Transportes, que, a nuestro juicio, en las comunidades en las que hemos firmado planes nacionales de seguridad, de corresponsabilidad entre distintas administraciones de momento por nuestra parte consideramos que se están cumpliendo escrupulosamente.

En definitiva, lo que le interesa al Grupo Parlamentario Popular es que de verdad se ataje el problema que existe hoy en día con los buques de pesca, con la seguridad de los barcos fuera. No son sólo problemas técnicos, no son problemas de vías de agua, no son problemas, en muchas ocasiones, de que se puedan producir averías en alta mar; esos suelen estar cubiertos. El problema es de mentalización, es un problema real de mentalización de aquellos profesionales de la mar.

En ese sentido creemos que ese refrán de «a río revuelto, ganancia de pescadores», en este caso concreto y por el momento, mientras no se tomen unas medidas, está resultando una grave pérdida para los pescadores y para todo el sector pesquero.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Marcet i Morera): Gracias, señor Fernández de Mesa.

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

Se suspende la sesión.

Eran las siete y cuarenta y cinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961