



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1993

IV Legislatura

Núm. 259

---

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FELIX PONS IRAZAZABAL**

**Sesión Plenaria núm. 253**

**celebrada el miércoles, 24 de marzo de 1993**

---

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DIA</b>	
— Preguntas .....	13211
<b>Interpelaciones urgentes:</b>	
— Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre ejecución y costes de las obras del Tren de Alta Velocidad (TAV) y, en general, sobre la objetividad en la adjudicación de las obras y servicios que se vayan a ejecutar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado (número de expediente 172/000196) .....	13239
— Del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre la política de vivienda realizada por el Gobierno y los cambios necesarios en la misma para que todos los españoles puedan acceder a una vivienda (número de expediente 172/000197) .....	13253

(Continúa el orden del día en el «Diario de Sesiones» número 260, de 25 de febrero de 1993.)

---

## SUMARIO

*Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.*

	Página			
<b>Preguntas</b> .....	<b>13211</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Ricardo Gatzagaetxebarría Bastida, del Grupo Parlamentario Vasco (PNV), que formula al Gobierno: ¿Tiene previsto el Ministerio de Agricultura, Pesca y Alimentación la transferencia o la delegación a las Comunidades Autónomas de las potestades estatales de inspección en materia de pesca? (Número de expediente 180/001925) .....</b>	<b>13211</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Javier Tárrega Bernal, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: La eliminación de la subvención al gasóleo de uso agrícola, ¿ha tenido consecuencias en su coste respecto al gasóleo de automoción y respecto al control de su uso por los agricultores? (Número de expediente 180/001946) .....</b>	<b>13212</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Diego Jordano Salinas, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué criterio rige las medidas de política agraria que el Gobierno aplica en el Valle de Pedroches, en Córdoba? (Número de expediente 180/001964) .....</b>	<b>13213</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Miguel Ramírez González, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación: ¿Puede garantizar el Gobierno que todos los agricultores han recibido los impresos con las necesarias explicaciones para su cumplimentación, que permitan solicitar las ayudas compensatorias establecidas para los cultivos herbáceos? (Número de expediente 180/001974) .....</b>	<b>13214</b>			
	Página			
<b>De la Diputada doña Loyola de Palacio del Valle-Lersundi, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro para las Administraciones Públicas: ¿Cuáles son los criterios que se aplican para acordar los proyectos singulares subvencionados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, al amparo del Real Decreto 665/90? (Número de expediente 180/001931) .....</b>	<b>13215</b>			
	Página			
<b>De la Diputada doña Angustias Contreras Villar, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué valoración hace el Gobierno de la actual situación de paralización de las conversaciones de paz entre palestinos e israelíes? (Número de expediente 180/001942) .....</b>	<b>13217</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Gonzalo Robles Orozco, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuáles han sido los contenidos de las conversaciones mantenidas entre un agente diplomático español y la organización palestina Hamas? (Número de expediente 180/001967) .....</b>	<b>13217</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Luis Guillermo Perinat Elio, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Asuntos Exteriores: ¿No consideraría el Gobierno procedente mantener abierta únicamente con carácter peatonal la frontera con Gibraltar, teniendo en cuenta el escaso avance en las conversaciones hispano-británicas referentes al contencioso gibraltareño? (Número de expediente 180/001969) .....</b>	<b>13218</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Juan Oliver Chirivella, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Puede precisar el Ministerio la fecha de reapertura del Museo de Cerámica «González Martí», de Valencia, dependiente del Ministerio y en la actualidad en obras de restauración? (Número de expediente 180/001952) ..</b>	<b>13220</b>			
	Página			
<b>Del Diputado don Manuel García Fonseca, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que formula al Gobierno: ¿Qué explicaciones puede dar el Gobierno en relación al incumplimiento, prácticamente total, del plan para Hunosa y las comarcas mineras, tanto en lo referido a la mejora de</b>				

la gestión de la empresa, como a los acuerdos relativos a la reindustrialización de las comarcas mineras asturianas? (Número de expediente 180/001950)	13220		
	Página		Página
Del Diputado don Alejandro Rebollo Alvarez-Amandi, del Grupo Parlamentario de CDS, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son las razones para que cierren en Asturias las explotaciones mineras de Minas de Lieres? (Número de expediente 180/001954)	13221		
	Página		Página
Del Diputado don José Cholbi Diego, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿En qué plazo piensa modificar la convocatoria para el acceso a los Cuerpos docentes, al efecto de evitar que candidatos que habrán demostrado su actitud pedagógica en el momento de realizarse las pruebas queden imposibilitados de participar en ellas? (Número de expediente 180/001970)	13222		
	Página		Página
Del Diputado don Manuel Milian Mestre, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son los planes del Gobierno sobre el futuro de la cuenca minera de Surria, Sallent, Balsareny y Cardona (Barcelona)? (Número de expediente 180/001972)	13224		
	Página		Página
Del Diputado don Rafael Hinojosa i Lucena, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Excmo. Sr. Ministro de Trabajo y Seguridad Social: ¿Es cierto que se han cerrado por parte de su Ministerio las Mesas de negociación que hacían referencia a la reforma de la contratación laboral y reparto del trabajo? (Número de expediente 180/001975)	13225		
	Página		Página
Del Diputado don Javier Arenas Bocanegra, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué planes tiene el Gobierno para contribuir a la solución de los problemas financieros que tiene en estos momentos el Ente Público Radiotelevisión Española (RTVE)? (Número de expediente 180/001966)	13226		
	Página		Página
		Del Diputado don Antonio Romero Ruiz, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno para garantizar el volumen de empleo y ocupación en los talleres ferroviarios de Málaga? (Número de expediente 180/001926)	13227
			Página
		Del Diputado don Jaume Antich i Balada, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué previsión hay acerca de la finalización de la obra de la «doble vía» en la provincia de Tarragona, en la línea férrea Barcelona-Valencia? (Número de expediente 180/001941)	13228
			Página
		De la Diputada doña Angustias Contreras Villar, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué previsiones tiene el Ministerio de Obras Públicas y Transportes sobre el pago de las indemnizaciones adeudadas por motivos de expropiaciones forzosas? (Número de expediente 180/001943)	13229
			Página
		Del Diputado don Ricardo Peralta Ortega, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que formula al Gobierno: ¿Qué actuaciones tiene previsto ejecutar el Gobierno en relación con Aumar, S. A., para facilitar el uso de la A-7 en el tramo que discurre por la Comunidad Valenciana? (Número de expediente 180/001951)	13230
			Página
		Del Diputado don Oscar Bergasa Perdomo, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué razones justifican la paralización de la ejecución del proyecto del puerto industrial de Arinaga (Gran Canaria)? (Número de expediente 180/001956)	13231
			Página
		Del Diputado don Isidoro Gracia Plaza, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cuál es la situación de la ejecución de los distintos tramos de la carretera N-640 en su tránsito por Galicia? (Número de expediente 180/001959)	13232

	Página
<b>Del Diputado don Rafael Olea Alvarez, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Cuándo prevé el Gobierno que comiencen las obras de acondicionamiento de la carretera nacional N-432 de Badajoz a Granada en el tramo comprendido entre Badajoz y Santa Marta de los Barros? (Número de expediente 180/001960) .....</b>	<b>13232</b>
	Página
<b>Del Diputado don Rafael Olea Alvarez, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿En qué plazo está previsto que entre en servicio el tramo Llerena-límite de la provincia de Badajoz, de la carretera N-432 de Badajoz a Granada? (Número de expediente 180/001961) .....</b>	<b>13233</b>
	Página
<b>De la Diputada doña María Teresa Semperre Jaén, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué hay de cierto ante una posible pérdida de categoría del Aeropuerto de Alicante? (Número de expediente 180/001962) .....</b>	<b>13234</b>
	Página
<b>Del Diputado don Luis de Torres Gómez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes: ¿Qué proyectos tiene el MOPT respecto al Trasvase del río Jándula en la Comunidad Autónoma de Andalucía al Pantano de Montoro en la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha? (Número de expediente 180/001965) .....</b>	<b>13234</b>
	Página
<b>De la Diputada doña María Teresa Semperre Jaén, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Gobierno: ¿Qué tipo de inversiones se van a realizar por parte del Gobierno para este año 1993 en el Aeropuerto de Alicante? (Número de expediente 180/001963) .....</b>	<b>13236</b>
	Página
<b>Del Diputado don Francisco Javier Rupérez Rubio, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son los criterios seguidos por el Gobierno para la fijación de las tasas que perciben los puertos españoles? (Número de expediente 180/001968) .....</b>	<b>13236</b>

	Página
<b>Del Diputado don Paulino Montesdeoca Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son los motivos por los que las carreteras canarias han quedado excluidas del Plan Director de Infraestructuras del Estado? (Número de expediente 180/001971) .....</b>	<b>13237</b>
	Página
<b>Del Diputado don Nefthalí Isasi Gómez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Obras Públicas y Transportes: ¿Qué planes tiene el Ministerio de Obras Públicas y Transportes para la modernización del tramo ferroviario de la Comunidad Autónoma de La Rioja, entre Castejón y Miranda de Ebro, correspondiente al Corredor Transversal del Valle del Ebro? (Número de expediente 180/001973) .....</b>	<b>13238</b>
	Página
<b>Interpelaciones urgentes .....</b>	<b>13239</b>
	Página
<b>Del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, sobre ejecución y costes de las obras del Tren de Alta Velocidad (TAV) y, en general, sobre la objetividad en la adjudicación de las obras y servicios que se vayan a ejecutar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado .....</b>	<b>13239</b>
<i>El señor Arenas Bocanegra defiende la interpelación del Grupo Popular, expresando su confianza en que en este trámite parlamentario salgan luces sobre las muchas irregularidades hasta ahora conocidas que proyectan sobre el AVE muchas sombras en este momento. Señala que el señor Borrell acostumbra, interesadamente, a confundir las críticas del Grupo Popular hacia los modos y formas con que el Gobierno socialista ejecuta las obras públicas con el hecho en sí de que se realicen obras de infraestructura en nuestro país. El Grupo Popular apoya las obras de infraestructura, pero cuestión distinta es que comparta la forma de gestionar del Gobierno socialista. El Grupo Popular no está en contra de que se hagan carreteras, de que se puedan lanzar satélites o se construyan trenes de alta velocidad, pero sí está en contra de que las autovías cuesten el doble de lo previsto y se terminen cuatro años después o, como el satélite Hispasat, no sean rentables para España. Como tampoco pueden estar de acuerdo con las desviaciones de coste sin justificar que se producen en las obras del AVE. Están sobre todo en contra de que haya comisio-</i>	

nes en las obras públicas que se firman y contratan con los impuestos de los españoles. Afirma que existen evidencias, por todos conocidas, que seguramente confirman expresamente un rumor generalizado en la opinión pública española, un rumor que dice que desde hace algunos años no se produce en nuestro país ningún contrato millonario de las administraciones públicas que no lleve aparejado algún aprovechamiento o enriquecimiento particular. No puede compartir que en la construcción del AVE hayan volado cientos de millones, puede ser que más de mil, que no han tenido nada que ver con el proyecto final.

Agrega el señor Arenas que el Grupo Popular reconoce que el AVE es una gran obra de ingeniería y él personalmente está orgulloso del AVE, que utiliza todas las semanas, y que, con otras obras realizadas en Sevilla con motivo de 1992, han resuelto parte de la deuda histórica que tenía España con Andalucía, una de las tierras más pobres de la nación española, pero le parece legítimo preguntar cómo es posible que el primer presupuesto aprobado por el Gobierno sobre el AVE fuera de 262.000 millones de pesetas y la última estimación del Ministerio diga que cerca del medio billón de pesetas. Es también obligación suya conocer cuál es el destino de los impuestos de los sevillanos, de los andaluces y de los españoles y por eso pregunta por el coste final del AVE. Señala que hay desviaciones y comisiones, preguntando al señor Ministro cuánto se ha encarecido el proyecto por el pago de esas comisiones, porque vienen a discutir sobre fondos públicos. Pide al señor Ministro que no eluda la cuestión, perdiendo una oportunidad importante para recuperar credibilidad, no sólo en torno a su gestión sino también en torno a la gestión de la cosa pública en general. Agrega que hoy los ciudadanos españoles de forma alarmante están dudando de la limpieza y de la eficacia en la gestión de los fondos públicos. Reitera que ha habido comisiones y es al Poder Judicial al que le corresponde depurar si existen responsabilidades jurídicas e individuales, pero aquí en las Cortes tendrán que valorar las responsabilidades políticas.

Termina aludiendo a algunos hechos publicados en los medios de comunicación referidos el asunto del AVE y que no han sido desmentidos por nadie, afirmando que el Grupo Popular está en condiciones de demostrar que se han producido desviaciones de fondos públicos, que se han percibido comisiones y este tipo de conductas en relación con el dinero público sólo pueden ser respondidas desde el Gobierno.

En nombre del Gobierno contesta el señor **Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles)**, manifestando que, por supuesto, los señores del Grupo Popular no están en contra de los satéli-

tes ni contra los trenes de alta velocidad ni contra las autovías, sino que lo que no soportan es que lo hayan hecho los socialistas. Lo que realmente no soportan y lo que realmente les provoca esta reacción es que todo esto lo haya hecho el Gobierno socialista. Después de haber estado tanto tiempo denigrando al AVE y aventurando desgracias en torno al mismo, asegurando que no alcanzaría la velocidad prevista, que no iría nadie en él, que no estaría terminado a punto, que descarrilaría, no pueden soportar que sea el éxito que es.

Recuerda que en su día el señor Aznar dijo que él no habría hecho el AVE, por lo que es difícil que ahora el señor Arenas diga que está orgulloso de algo que ellos no habrían hecho. Está a la vista que no soportan el AVE, pero al creer que, por determinadas circunstancias, pueden afectar a la figura del Presidente del Gobierno, tratan de confundir a la opinión pública en una operación de confusión en las cifras y en los conceptos tan lamentable que realmente no merecería respuesta si no fuera porque con los documentos en la mano que el Grupo Popular tiene, porque el Ministerio se ha esforzado en publicarlos, las cifras que el señor Arenas cita se caen por su propia base. Alude al documento elaborado por el Ministerio en el que se describe textual, puntualmente y con toda clase de detalles cuánto ha costado el tren de alta velocidad, documento que fue remitido a los grupos hace más de un año, por lo que el interpelante no tiene datos para sustentar lo que ha dicho aquí, ya que, de tenerlos, debería estar ya en un juzgado de guardia y, que él sepa, todavía no ha ocurrido. Consiguientemente, lo que ha dicho el señor Arenas constituye una calumnia si no es objeto de demostración fehaciente. La desviación de fondos públicos es un delito y si el señor Arenas dice que se ha cometido un delito desde la tribuna del Parlamento tiene que estar en condiciones de acudir inmediatamente al juzgado de guardia para decir allí lo que tenga que decir. Es tan frívolo decir a la sociedad española que se han producido centenares de miles de millones en desviaciones en el coste del AVE, imputándolo al presunto pago de comisiones y desviaciones de fondos públicos, que solamente enmarcándolo en la campaña de difamación y calumnia que ha emprendido el Grupo Popular de forma sistemática contra todo lo que han hecho los socialistas se le puede encontrar una explicación. Considera que sólo hay dos hechos a los cuales puede referirse el Grupo Popular para basar esta gravísima acusación tan poco fundamentada y que hacen referencia a dos contratos de asesoramiento establecidos entre Siemens y dos empresas, una propiedad del señor Ornia y otra, GMPE, propiedad de tres señores cuyos nombres son de general conocimiento. En dichos contratos de asesoramiento las cantidades pagadas por Siemens son de 857

millones en un caso y 30 en el otro, que no pueden justificar que se hable de miles de millones en desviaciones y comisiones.

Respecto a lo que se ha hecho por averiguar la realidad de estos contratos afirma que ha hecho lo que tenía que hacer, que es dirigirse a Siemens y preguntarle por la realidad material de los mismos, y la respuesta escrita de su responsable en España aclara que se trata de relaciones mercantiles que nada tienen que ver con ninguna financiación irregular de partidos políticos ni el pago de comisiones por intermediación alguna. Como el Grupo Popular no ha podido demostrar hasta el momento que sea cierto o falso lo que Siemens argumenta, él tiene que quedarse con la versión que le da el contratista, que ha ganado un concurso en buena lid y que volvería a ganarlo si se repitiese la contratación hoy.

Respecto a la actuación del señor Ornia señala que ha sido el primero en decir que le parecía irregular e impropio y que la reprobaba, pero no puede hacer más porque no está penalizado y porque se trata de algo de lo que debe responder personalmente quien lo ha hecho, pero que no puede ser imputado, ni mucho menos, a quien tratan de alcanzar, que es el Presidente del Gobierno.

Replica el señor Arenas Bocanegra, duplicando el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Para fijación de posiciones intervienen los señores **Pérez Bueno**, del Grupo Mixto; **Caso García**, del Grupo CDS; **Andreu Andreu**, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y **García-Arrecedo Banatero**, del Grupo Socialista.

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

Se reanuda la sesión a las siete y cincuenta minutos de la tarde.

El señor **De Rato Figaredo**, en nombre del Grupo Popular, solicita las razones de la Presidencia para suspender el debate durante el tiempo que han estado sin poder practicar la actividad parlamentaria, simplemente para que un miembro del Gobierno dé una rueda de prensa. Desearían alguna explicación pública del señor Presidente para conocer hasta qué punto están sometidos a la estrategia informativa del Gobierno para celebrar las sesiones de la Cámara.

El señor **Presidente** manifiesta que, en puridad, la Presidencia no tiene que dar explicaciones de las suspensiones de las sesiones, es su derecho y su responsabilidad dirigirlas, pero con mucho gusto le va a dar la explicación. Señala que el señor Ministro de Obras Públicas le ha hecho llegar a la Presidencia el deseo de una breve interrupción, habida cuenta de que había contestado a preguntas durante más de una hora y media, que había contestado

una interpelación y que había llegado de un viaje en el extranjero y no se encontraba en la mejor forma física. El Presidente ha atendido estas razones, que ha creído que eran atendibles y razonables, y ha suspendido por unos momentos la sesión.

El señor **De Rato Figaredo** anuncia a la Presidencia que no aceptan sus explicaciones, que no creen las del señor Ministro y que en este acto abandonan la sesión.

Página

**Del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre la política de vivienda realizada por el Gobierno y los cambios necesarios en la misma para que todos los españoles puedan acceder a una vivienda . . . . . 13253**

El señor **Andreu Andreu** defiende la interpelación del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, señalando que es la segunda vez en esta legislatura que su Grupo trae una interpelación sobre la vivienda para conocer las definiciones que el Gobierno tiene sobre este problema y cuáles son las políticas que plantea sobre el particular. En su opinión, carecemos en este momento de una política global de vivienda y de todos los mecanismos que inciden sobre la misma para abordar en toda su complejidad tan importante problema. Reitera lo dicho en otras ocasiones de que la inversión pública en vivienda en España es de las más bajas de Europa y que si no se aumenta el gasto público en vivienda no podremos afrontar realmente este problema capital con el que nos encontramos.

Expone después algunas cifras relativas a la política de vivienda llevada a cabo en España en los últimos años, considerando necesaria la adopción de actuaciones distintas a las realizadas hasta el momento, entre las que menciona una política fiscal sustancialmente diferente y la promulgación de una ley de edificación o de vivienda. Reconoce que no es algo que pueda resolverse en un año, ni siquiera en una legislatura pero en todo caso será difícil que llegue ninguna solución si no se plantea el tema en toda su complejidad, si se sigue parcheando sobre el mismo con medidas más o menos propagandísticas pero que no consiguen encarrilar la solución del problema.

En nombre del Gobierno contesta el señor **Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles)**, agradeciendo especialmente al señor **Andreu** el tono de su intervención, sobre todo en estos tiempos que corren. Reconoce que el interpelante tiene muchas razones para criticar la política de vivienda, porque no se ha conseguido llevar a cabo el mandato constitucional que les obliga a intervenir en los mecanismos de mercado para garantizar el acceso de todos los españoles a una

vivienda digna. Eso es así por multitud de razones, en parte imputables a errores y en parte imputables a la inevitabilidad de circunstancias que no han contribuido a que el acceso a la vivienda haya podido desarrollarse en la década de los 80 de la forma que hubieran deseado. Sin embargo, en defensa de la acción del Gobierno tiene que señalar que la política de vivienda desarrollada a partir de los acuerdos adoptados el 10 de mayo de 1991 han tenido algunos efectos positivos, los más evidentes de los cuales han sido el cambio significativo de la tendencia en cuanto al número de familias que han obtenido ayudas públicas para el acceso a la vivienda, hasta el punto de que en el año 1992 han doblado el número alcanzado en el período 1988-1991. Por otro lado, se han puesto en marcha mecanismos de corresponsabilización de las tres Administraciones, se han configurado medidas de estímulo al mercado de viviendas en alquiler, se han introducido modalidades nuevas de ayuda pública, particularmente las viviendas de precio tasado y, por último se ha dado un impulso a la rehabilitación, a través de un Decreto en elaboración que pretende concentrar las ayudas en grandes operaciones urbanísticas en los cascos más degradados de nuestras ciudades. De cara al futuro anuncia que piensan revisar los objetivos del Plan de Vivienda, que ha entrado en una dinámica positiva.

Termina agradeciendo las críticas del interpelante, de las que toma buena nota, ya que muchas de ellas constituyen un aliciente para seguir trabajando en el futuro Plan de vivienda y conseguir el objetivo que todos desean de que la sociedad española pueda resolver mejor que hasta el momento presente sus problemas de vivienda.

Replica el señor Andreu Andreu, duplicando el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes (Borrell Fontelles).

Para fijación de posiciones intervienen los señores **Mardones Sevilla** y **Oliver Chirivella**, del Grupo Mixto; **Martínez-Campillo García**, del Grupo CDS, y **Recoder i Miralles**, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

Se suspende la sesión a las ocho y cincuenta minutos de la noche.

Se reanuda la sesión a las cuatro de la tarde.

#### PREGUNTAS:

— **DEL DIPUTADO DON RICARDO GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA, DEL GRUPO PARLAMENTA-**

**RIO VASCO (PNV), QUE FORMULA AL GOBIERNO. ¿TIENE PREVISTO EL MINISTERIO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION LA TRANSFERENCIA O LA DELEGACION A LAS COMUNIDADES AUTONOMAS DE LAS POTESTADES ESTATALES DE INSPECCION EN MATERIA DE PESCA? (Número de expediente 180/001925)**

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

Punto IV del orden del día: Preguntas.

Pregunta número 8, del señor Gatzagaetxebarría Bastida, que tiene la palabra.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, ¿tiene previsto el Ministerio la transferencia o la delegación a las comunidades autónomas de las potestades estatales de inspección en materia de pesca?

Muchas gracias.

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

El señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Solbes Mira): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, después del debate que la pasada semana tuvo lugar en el Senado y las mociones que se aprobaron creo que ha quedado bastante definido el procedimiento de trabajo a través del cual se puede plantear este tipo de problemas.

Creo que hay que poner en marcha ese informe sobre la estructura de la administración periférica del Estado. Ese documento nos va a servir como base para iniciar un debate sobre las competencias estatales que puedan ser asumidas por las comunidades autónomas. A partir de ese momento, indudablemente, nos podremos plantear qué hacer con el tema pesquero.

Muchas gracias.

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

El señor Gatzagaetxebarría tiene la palabra.

El señor **GATZAGAETXEBARRIA BASTIDA**: Señor Ministro, nuestro Grupo parlamentario, a la vista de la división existente entre lo que es la materia de pesca marítima y la de ordenación del sector pesquero, así como la actividad pesquera en aguas interiores y en aguas exteriores, propondría al Gobierno una sistematización de las intervenciones públicas en estas materias pesqueras que responda de una forma lógica a las necesidades y a la realidad del sector, respetando, a su vez, el reparto competencial vigente entre el Gobierno central y las comunidades autónomas.

A la vista de la reestructuración actualmente en marcha por parte de la administración marítima del Estado y de la inexistencia de órganos estatales periféricos en materia de pesca en el litoral español, sería oportuno racionalizar los recursos materiales y humanos de que disponen las diferentes administraciones con el fin de no generar duplicidades innecesarias.

En definitiva, señor Ministro, proponemos un acuerdo para la existencia de una única administración actuante en el litoral pesquero español, en materia pesquera, que serían las comunidades autónomas, mediante el inicio de un proceso de transferencias, o, en su caso, si ustedes lo estiman oportuno, de delegación de potestades a favor de aquéllas, que se ceñiría a los siguientes aspectos: la vigilancia y la inspección pesquera de la normativa, tanto en tierra como en aguas jurisdiccionales, así como la expedición de las autorizaciones para el ejercicio de las actividades pesqueras.

Señor Ministro, porque en realidad en el sector de la pesca no existen buques pesqueros que se dediquen en exclusiva a la pesca en aguas interiores y en aguas exteriores, es por lo que le ofrecemos esta propuesta para buscar una solución a este delicado tema.

Nada más. Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Solbes Mira): Gracias, señor Presidente.

Señorías, agradezco su propuesta, que vamos a estudiar con todo el interés del mundo. Creo que todos estamos interesados en que no se dupliquen actos administrativos en la medida en que se puedan realizar con un acto único. Pero es evidente que cualquier modelo de convenio o de otra naturaleza tiene que salvaguardar el respeto competencial de cada una de las administraciones. En consecuencia, fórmulas como las que S. S. plantea pueden acabar prejuzgando esa definición de pesca marítima y de ordenación pesquera, que todavía no está claramente definida —por lo menos así lo consideran algunas comunidades autónomas— en el ámbito del Tribunal Constitucional. Sin embargo, nosotros creemos que el sistema está bastante claramente definido. Estamos esperando de todas formas una nueva sentencia del Tribunal Constitucional sobre la materia. Pero, en todo caso, sí podemos analizar estas propuestas y ver en qué medida, sin prejuzgar esos aspectos esenciales, se puede avanzar en este camino.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JAVIER TARREGA BERNAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALIS-**

**TA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: LA ELIMINACION DE LA SUBVENCIÓN AL GASOLEO DE USO AGRICOLA, ¿HA TENIDO CONSECUENCIAS EN SU COSTE RESPECTO AL GASOLEO DE AUTOMOCION Y RESPECTO AL CONTROL DE SU USO POR LOS AGRICULTORES? (Número de expediente 180/001946)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 14, del señor Tárrega Bernal, que tiene la palabra.

El señor **TARREGA BERNAL**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación, los costes o gastos en agricultura son importantes para la renta de los agricultores. Uno de ellos es el gasóleo como fuente de energía. El gasóleo para uso agrícola ha tenido, en los últimos años, subvenciones y devolución del impuesto especial para que su coste fuera menor para los agricultores, precisamente como parte de ayuda a la renta de los mismos.

A partir del 1 de enero de 1993 existe una nueva legislación sobre impuestos especiales y sobre el IVA. Por ello, pregunto: ¿Cuál es el coste actual del gasóleo agrícola respecto a la situación anterior y en relación con el gasóleo de automoción? Si antes se daba una subvención o había una devolución, ¿cómo se controla ahora el uso del gasóleo a menor coste para los agricultores?

Gracias, señor Presidente.

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

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Solbes Mira): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, desde el año 1990 se prohíben las subvenciones en nuestro país para el gasóleo como consecuencia de las medidas derivadas del Tratado de Adhesión. Este año, con la nueva Ley 38/1982, de 28 de diciembre, de Impuestos Especiales, hemos puesto en marcha un nuevo sistema que se aplica a partir de primeros de año. De acuerdo con el mismo, los gasóleos de uso general están soportando una tributación de 37,30 pesetas litro, mientras que en los destinados a uso agrícola es de 11 pesetas litro; es decir, un 30 por ciento de la tributación total, o un menos 70 por ciento de la misma.

Con este sistema, y según la última resolución por la que se establecen los precios máximos de venta al público a partir del 16 de marzo, el agricultor paga 30,25 pesetas litro menos que el usuario normal, lo cual supone una ventaja respecto al sistema anterior de 3,13 pesetas litro, ya que con el anterior pagaría 52,64 y ahora paga 49,51 pesetas.

Sin embargo, como de lo que estamos hablando es de un régimen de precios máximos, dado que tenemos

un sistema de precios libres con máximos permitidos, los precios hoy vigentes en la mayoría de las gasolineras son algo distintos. Se está pagando a 79,1 el gasóleo A, el B a 47,40, por tanto con una diferencia de 31,7 pesetas litro, algo mayor que la anteriormente citada.

Además, el sistema que se pone en marcha en el mes de enero tiene alguna ventaja adicional. Por una parte, hemos suprimido la devolución parcial sobre el gasóleo agrícola, que, al demorarse un par de meses, implicaba una financiación con cargo al agricultor que ahora se ha reducido. En definitiva, el nuevo sistema reduce considerablemente las necesidades de financiación del sector, debido a las dos razones siguientes: por una parte, la devolución automática de 26,3 pesetas litro, que es la diferencia entre el impuesto general sobre el gasóleo y el reducido para el gasóleo agrícola, y, en segundo lugar, la compensación parcial de la denominada doble imposición del IVA, ya que este impuesto gira sobre el precio del producto previamente incrementado en el impuesto especial de hidrocarburos, lo cual supone, de hecho, un ahorro de prácticamente 4 pesetas.

Este nuevo sistema ha sido consecuencia de los acuerdos...

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

— **DEL DIPUTADO DON DIEGO JORDANO SALINAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE CRITERIO RIGE LAS MEDIDAS DE POLÍTICA AGRARIA QUE EL GOBIERNO APLICA EN EL VALLE DE LOS PEDROCHES, EN CORDOBA? (Número de expediente 180/001964)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 28, del señor Jordano Salinas, que tiene la palabra.

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

Señor Ministro, ¿qué criterio rige las medidas de política agraria que el Gobierno aplica en el Valle de los Pedroches, en Córdoba?

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

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Solbes Mira): Muchas gracias, señoría.

Evidentemente, en el Valle de los Pedroches se aplica la misma política agrícola que en el resto de la provincia de Córdoba y que en el resto del país.

Imagino que a S. S. lo que le preocupa especialmente es la incidencia de la distribución de la cuota láctea, de especial importancia para el Valle de los Pedroches,

dado el papel que juega la cooperativa Codape en esa zona.

De acuerdo con el sistema que en su día establecimos para la distribución de la cuota láctea, hemos garantizado el cien por ciento de la cuota existente en el año 1985, y reconocida en aquel momento, el 90 por ciento de los incrementos de cuota, cuando respondan a saneamientos o a incrementos de ganaderías preexistentes, y el 80 por ciento de todos los nuevos productores.

En consecuencia, del resultado final no obran en mi poder los datos acumulados del Valle de los Pedroches, pero tengo la impresión de que las dificultades de la cooperativa, que eran básicamente obtener 40 millones de litros adicionales para la producción en su zona, están prácticamente reconocidas.

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

El señor Jordano tiene la palabra.

El señor **JORDANO SALINAS**: Señor Presidente, me preocupan las cuotas lácteas, pero no sólo ellas. Gracias a la política que ha aplicado su Ministerio (al frente está ahora usted, antes había otro Ministro), en el Valle de los Pedroches se retrasó la publicación de zonas protegidas por parte del Gobierno español directamente, lo cual provocó una demora importante en la financiación de infraestructuras.

Ustedes trazaron una raya roja para aislar la peste porcina. Ustedes fijaron unos índices de producción de cultivos herbáceos notablemente inferiores a zonas colindantes. Ustedes han fijado unos índices de barbecho blanco, evidentemente muy perjudiciales. Y ustedes también han reducido las cuotas lácteas.

En cuanto a la raya roja, ustedes, para luchar aparentemente contra la peste porcina, aislaron una zona completa del territorio español, pero la aislaron no por motivos sanitarios, sino comerciales y para beneficiar directamente a otras zonas. Si hubiera sido por motivos sanitarios, habrían aplicado un criterio de aislar los focos. Y es curioso que últimamente están dificultando aún más la lucha contra la enfermedad, puesto que obligan a los particulares a que paguen los análisis serológicos, ya que no se hace por parte de la Junta de Andalucía.

En los cultivos herbáceos fijaron ustedes un índice de 1,2 cuando en zonas colindantes fue del 1,8, sin que haya motivo aparente ni razonable para esa discrepancia.

Y en cuanto al barbecho blanco, sin ser práctica tradicional en la zona, ha llegado a aplicarse por su parte una reducción de hasta el 48 por ciento sin retribución y, además, con la alevosía, por parte del Ministerio, de fijar esas cuotas de barbecho blanco cuando ya estaba hecha la siembra y todas las labores.

En cuanto a las cuotas lácteas, usted personalmente prometió en el Valle que no bajarían y animó a que se aumentara la producción. La realidad concreta es que

se va a bajar la producción y que se va a ver perjudicado el ganadero. Hay zonas que sólo viven de la agricultura y de la ganadería y a las que hay que aplicar otro criterio diferente del de las que tienen otras posibilidades diferentes. En el Valle de los Pedroches por desgracia, con el Gobierno socialista, ustedes están limitando esa posibilidad de futuro que da la agricultura y la ganadería.

Nada más, señor Presidente.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Solbes Mira): Muchas gracias, señor Presidente.

Si todos sus argumentos tienen la misma validez que el de que yo animé a producir más leche, me parece que poca validez tienen.

Lo que usted está hablando es de la aplicación, en una zona definida, de unas políticas generales. Todo el país está descontento cuando tiene barbecho o cuando tiene rendimientos por debajo de los máximos. En consecuencia, este tipo de críticas lo vengo oyendo permanentemente de todas las zonas del país. Y, claro, también me preocupa que S. S. pueda plantear de forma seria el problema de la raya en la peste porcina africana, diciendo que es una manera de privilegiar ciertas zonas frente a otras. ¿Seriamente se puede mantener un argumento de este tipo? ¿A quién pretendemos privilegiar nosotros con la definición de una zona de peste porcina que es consecuencia de la existencia de focos específicos debidamente controlados?

Como usted comprenderá, el Gobierno no puede tener ningún interés en que el Valle de los Pedroches quede excluido de la producción porcina. Por lo tanto, el valle de los Pedroches, como el resto del país, ha sido tratado con la misma filosofía, con los mismos criterios, y cuando desaparezca la peste desaparecerá la raya.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON MIGUEL RAMIREZ GONZALEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION: ¿PUEDE GARANTIZAR EL GOBIERNO QUE TODOS LOS AGRICULTORES HAN RECIBIDO LOS IMPRESOS CON LAS NECESARIAS EXPLICACIONES PARA SU CUMPLIMENTACION, QUE PERMITAN SOLICITAR LAS AYUDAS COMPENSATORIAS ESTABLECIDAS PARA LOS CULTIVOS HERBACEOS? (Número de expediente 180/001974)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 38, del señor Ramírez González, que tiene la palabra.

El señor **RAMIREZ GONZALEZ**: Señor Presidente, señor Ministro de Agricultura, ¿puede garantizar el Gobierno que todos los agricultores han recibido los impresos con las necesarias explicaciones para su cumplimentación, que permitan solicitar las ayudas compensatorias establecidas para los cultivos herbáceos en tiempo reglamentario?

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Solbes Mira): Muchas gracias, Presidente.

Es como si S. S. me preguntase si el Gobierno puede garantizar que todos los ciudadanos tienen a su disposición la declaración del Impuesto sobre la Renta. Evidentemente, está publicada en el «Boletín Oficial del Estado». Los impresos están a disposición de todos los agricultores en las delegaciones, en las direcciones del Ministerio, en las Consejerías de Agricultura, en sus órganos periféricos y en gran parte de la banca. Por lo tanto, todos los agricultores tienen algún punto al que pueden acceder para recibir esos impresos.

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

Tiene la palabra el señor Ramírez.

El señor **RAMIREZ GONZALEZ**: Señor Ministro, la Orden que pone en marcha y aprueba los modelos de peticiones antes referidos se publica un sábado, el 13 de febrero. En ella se aprueban los modelajes. Los modelos y los documentos no han llegado a los agricultores en las provincias, en las unidades administrativas de su Ministerio como mínimo hasta el día 5 o 6 de marzo. Por tanto, estamos hablando de un período de tiempo, hasta el 31 de marzo, escasamente de 20 o 25 días.

Otros países cercanos a nosotros han habilitado un período de tiempo hasta el 30 de abril, como Francia, y 15 de mayo, como Alemania, y usted, inexplicablemente, ha establecido la fecha máxima el día 31 de marzo. Hasta tal punto esto es una injusticia, señor Ministro, que han tenido que llegar a unas extrañas connivencias con las entidades de crédito para que sean éstas las que habiliten sus ventanillas y den fe pública de que el documento se ha entregado en una unidad administrativa de la Administración española, bien autonómica o bien central, cosa paradójica y única en la política administrativa española.

Señor Ministro, usted implanta unos plazos y unas formalidades que no se exige a sí mismo. En la Orden de que estamos hablando, firmada por S. S. y publicada el 13 de febrero, es la primera vez que he visto que

se introducen correcciones a mano en el «Boletín Oficial del Estado». ¿Hasta qué punto su aparato administrativo ha sido incapaz de llevar al «Boletín Oficial del Estado» una orden redactada conforme exigía la importancia de la cuestión, en donde aparecen correcciones a mano? Ahora nos dice el señor Ministro que todos los documentos han llegado a los agricultores con tiempo suficiente para que un millón de ellos puedan formalizar las peticiones en veinte días de plazo, cuando gobiernos como el francés y el alemán han habilitado cuarenta o cincuenta días más que el Gobierno español.

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Agricultura.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Solbes Mira): Muchas gracias, señor Presidente.

Estamos en restricciones presupuestarias, pero tenemos máquinas para hacer correcciones. No sé si ha habido algún problema de otra naturaleza.

¿Por qué la fecha del 31 de marzo? Porque era la establecida por parte de la Comisión como fecha inicial. Ya sabemos que es una fecha corta, por lo que hemos solicitado a la Comisión la ampliación del plazo para unos días más. Está pendiente y yo espero poder confirmar la ampliación del plazo en los próximos días.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA LOYOLA DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO PARA LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS: ¿CUALES SON LOS CRITERIOS QUE SE APLICAN PARA ACORDAR LOS PROYECTOS SINGULARES SUBVENCIONADOS POR EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES, AL AMPARO DEL REAL DECRETO 665/90? (Número de expediente 180/001931)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 10, de la señora De Palacio del Valle-Lersundi, que tiene la palabra.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Señor Ministro, ¿cuáles son los criterios que se aplican para acordar los proyectos singulares subvencionados por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes al amparo del Real Decreto 665/90?

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

Tiene la palabra el señor Ministro para las Administraciones Públicas.

El señor **MINISTRO PARA LAS ADMINISTRACIONES PUBLICAS** (Eguiagaray Ucelay): Gracias, señor Presidente.

Señora De Palacio, creo que se equivoca usted cuando habla del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, porque sin duda se refiere al Ministerio para las Administraciones Públicas y al Decreto que rige la cooperación económica local.

En relación con los criterios que se emplean, el Ministerio para las Administraciones Públicas lo que hace es ejecutar en este caso las decisiones parlamentarias, que son las que integran esos proyectos singulares acordados y aprobados en los Presupuestos del Estado.

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

Tiene la palabra la señora De Palacio.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Gracias, señor Presidente.

Efectivamente, ha sido una errata mía, es el Ministerio para las Administraciones Públicas. Pero, lamentablemente no es exactamente lo que dice el señor Ministro, sino que son otros los criterios.

El Senado aprobó (eso sí es cierto) mediante una enmienda del Grupo Socialista la inclusión de unos proyectos concretos que beneficiaban a siete ayuntamientos, todos ellos socialistas, con gobierno o con municipio socialista, y de lo que estamos hablando es algo mucho más que todo eso.

El proyecto a través del cual se producen estas transferencias a distintos municipios es el 912-B de su Ministerio, que dispone de 25.255 millones de pesetas para transferencias, y, concretamente, voy a hablar del caso de la provincia de Segovia donde, además de los tres ayuntamientos que se aprobaron por estas Cámaras, se incorporan otros cuatro más, que son Villacastín, Otero, Santiuste, y Escalona del Prado, que son todos socialistas también. Por lo tanto, sí que hay unos criterios, señor Ministro, unos criterios partidistas. Si se tiene el carné del PSOE uno se beneficia de las «bufandas» que otorga el Ministerio para las Administraciones Públicas, y justo y precisamente en un año electoral, porque este mismo tipo de actuaciones en Segovia se dan en el año 1991, concretamente en dos ayuntamientos también socialistas, el Ayuntamiento de Abades y el Ayuntamiento de Cantalejo, hoy con un gobierno del Partido Popular.

Señor Ministro, en Segovia hay 131 municipios del Partido Popular, 52 del PSOE, 13 del CDS, 10 independientes y otros, dos. De esos 207 municipios, el 60 por ciento corresponde al Partido Popular y el veintitantos por ciento al PSOE y los siete proyectos que llegan o corresponden al PSOE. Utilizan patrimonialmente los bienes del Estado, bien para irse de vacaciones algunos de sus compañeros o bien para otras cuestiones y utilizan los bienes y los fondos públicos de todos los españoles...

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

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: ...en un intento de comprarlo todo.

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

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Y, señor Ministro, así no van a conseguir...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señora De Palacio, sabe que el tiempo está absolutamente tasado. La llamo la atención por eso. La doy las gracias y la llamo la atención porque el tiempo, tanto para los señores miembros del Gobierno como para SS. SS., está tasado.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Gracias, señor Presidente.

Pido disculpas, pero, no sé si lo sabe, no funciona la luz que nos orienta a los Diputados...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Sí funciona la luz, aunque pobremente.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: ...y entonces no hay posibilidad de saber cuándo se acaba el tiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señoría, mi voz sí que le llega, aunque sea pobremente.

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO PARA LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS** (Eguiagaray Ucelay): Sobre estar mal informada, no saber a qué Ministerio corresponde, ni siquiera en qué consisten los proyectos singulares, ignora que el Ministerio para las Administraciones Públicas lo único que hace es ejecutar aquello que decide la soberanía nacional, que son estas Cortes Generales. Los proyectos que provienen del Gobierno incorporan aquellas enmiendas que le parecen aceptables. Esas afectan a algunos municipios de la provincia de Segovia, como a otros muchos. Ni siquiera a todos los que usted dice, sino incluso a algunos más: a Abades que, por cierto, es del Partido Popular; Cantalejo, Villacastín, Otero, Santiuste, Gomezserracín, Sangarcía, Palazuelos, Escalona del Prado, etcétera.

Le diré algo más. Como usted da la sensación de que cada vez que habla en torno a una pregunta es para suscitarse alguna cuestión electoral, quiero decirle, señora De Palacio, que tal vez esto sea para compensar aquello que se produce en la Diputación de Burgos, donde el 65,90 de la población pertenece a municipios del Partido Popular y, sin embargo, tiene subvenciones del Ministerio para las Administraciones Públicas del 72 por ciento. O como en Cantabria, donde el Gobierno es del

Partido Popular y el 40 por ciento de la población se encuentra en municipios de dicho partido y, sin embargo, se llevan el 87 por ciento de las subvenciones del Ministerio para las Administraciones Públicas. O en Soría, con un 56 por ciento de la población en municipios del Partido Popular y un 71 por ciento de subvención. O en Palencia, con un 53 por ciento de la población en municipios del Partido Popular y un 70 por ciento de subvención.

Señora De Palacio, yo le ruego que no haga demagogia, al menos siempre. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Gracias, señor Ministro. **(La señora De Palacio Valle-Lersundi pide la palabra.)**

Señora De Palacio, no tiene la palabra.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Conforme al Reglamento, solicito se dé lectura a un documento que le acerco a la Presidencia.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señora De Palacio, no tiene la palabra.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: El señor Ministro ha hablado de una relación que no se corresponde...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señora De Palacio, no tiene la palabra.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: El señor Ministro ha hablado de una relación que no se corresponde con la del Ministerio para las Administraciones Públicas.

Señor Presidente... **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señora De Palacio, no tiene la palabra. **(Rumores.)**

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Señor Presidente, para una cuestión de orden. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señora De Palacio, el turno de preguntas está perfectamente tasado. Hay una intervención suya, una réplica del señor Ministro y otra intervención posterior suya.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Señor Presidente, en este momento...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): La Presidencia le podría aclarar más esta pregunta que ha realzado, pero no está en condiciones de intervenir en el debate.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Señor Presidente, si no quiero que la Presidencia me aclare nada sobre esta pregunta. Quiero que aclare a la

Cámara algo que se contiene en un documento que deseo facilitar a la Presidencia, para que se lea desde la Mesa. (**Rumores.**)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Entréguelo a través de la Secretaría, que no hay ningún problema.

La señora **DE PALACIO DEL VALLE-LERSUNDI**: Para que se lea desde la Mesa, referente exactamente a cuáles son...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señora De Palacio, por favor. Hágalo llegar a través de uno de los secretarios. (**La señora De Palacio del Valle-Lersundi hace entrega a la Mesa del citado documento.**)

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ANGUSTIAS CONTRERAS VILLAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE VALORACION HACE EL GOBIERNO DE LA ACTUAL SITUACION DE PARALIZACION DE LAS CONVERSACIONES DE PAZ ENTRE PALESTINOS E ISRAELIES? (Número de expediente 180/001942)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pasamos a la pregunta número 12, de la señora Contreras Villar.

La señora **CONTRERAS VILLAR**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Asuntos Exteriores, últimamente estamos asistiendo, por desgracia, a nuevos enfrentamientos con muertes violentas, tanto entre israelitas y palestinos, unas veces en la zona ocupada de Gaza y Cisjordania y otras en otros territorios.

Como usted bien sabe, al igual que toda la opinión pública, España hizo un enorme esfuerzo, con un brillante éxito, por cierto, convocando en Madrid la Conferencia de Paz.

No tenemos en esto afán alguno de protagonismo ni de otro tipo, únicamente nos conduce esta preocupación a hacer un nuevo llamamiento al Gobierno para que intensifique, si puede, para que coadyuve, si puede, a que sean de nuevo retomadas las conversaciones de paz, para aliviar el dolor que sume a esta zona del próximo oriente, a la que nos unen tantos y tan antiguos lazos de amistad.

En esta ocasión, señor Ministro, esperamos de su talento y de su buen trabajo que sea posible que estas conversaciones se reanuden en un clima de paz y que de nuevo, si fuera necesario, estas conversaciones produzcan la doble satisfacción de ver cómo una zona castigada del mundo, gracias a nuestra intermediación o bien por la mediación de Naciones Unidas llega de nuevo a un concordato para la paz.

Muchas gracias, señor Ministro.

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

El señor Ministro de Asuntos Exteriores tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES** (Solana Madariaga): Muchas gracias, señor Presidente.

Agradezco la pregunta, señoría, que me da pie a explicar no solamente las gestiones que hemos tratado de realizar por parte del Gobierno español sino también las gestiones que los dos copatrocinadores, tanto Estados Unidos como Rusia, han realizado hasta estos momentos para reanudar las conversaciones de paz que se iniciaron en Madrid.

Como saben, las conversaciones se interrumpieron el día 17 de diciembre y traía causa esta interrupción de la deportación, por parte del Gobierno de Israel, de un conjunto de ciudadanos que estaban en Palestina. Hemos tratado de trabajar en el ámbito del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y se aprobó la resolución 799 para que esos deportados volvieran a sus lugares de origen. El Gobierno de Israel no ha cumplido todavía en su totalidad la resolución 799, pero ciertamente está convocada por parte de los patrocinadores, para el día 20 de abril, otra ronda de negociaciones.

¿Cuál es la esperanza que tiene no solamente el Gobierno español sino la comunidad internacional? La esperanza es que ese 20 de abril las conversaciones se puedan reanudar. ¿Cuál es el deseo del Gobierno español y de la comunidad internacional? Que se celebren. ¿Cuál es el estado de ánimo que el Gobierno ve en este momento en las partes que tienen que sentarse en la mesa de negociación? Yo quisiera arrojar un poco de esperanza. Tengo la confianza de que las reuniones se puedan celebrar el 20 de abril. Hay dificultades todavía —no trato de disminuir las dificultades—, pero creo que existe una esperanza no despreciable de que la próxima ronda se pueda dar. Por parte de España, en el ámbito del Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, tenga la certeza de que estamos haciendo todo lo posible por llevar al ánimo de las partes que la única solución para ese largo conflicto, que ha producido sufrimiento y dolor en tantas familias y en tantas personas, es el proceso de negociación que se inició en Madrid.

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

— **DEL DIPUTADO DON GONZALO ROBLES OROZCO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES HAN SIDO LOS CONTENIDOS DE LAS CONVERSACIONES MANTENIDAS ENTRE UN AGENTE DIPLOMATICO ESPAÑOL Y LA ORGANIZACION PALESTINA HAMAS? (Número de expediente 180/001967)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 31, del señor Rupérez Rubio.

El señor **RUPEREZ RUBIO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro ¿cuáles han sido los contenidos de las conversaciones mantenidas entre un agente diplomático español y la organización palestina de tintes terroristas Hamas?

Gracias, señor Presidente.

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

Señor Ministro.

El señor **MINITRO DE ASUNTOS EXTERIORES** (Solana Madariaga): Gracias, señor Presidente.

Las conversaciones se llevaron a cabo por un agregado de la Embajada de España en El Cairo, fueron conversaciones de carácter informal como las que se tienen con todos los grupos de uno u otro sentido que, por preocupación del Gobierno español y de nuestros servicios, se tienen con las fuerzas políticas que están en la zona de Oriente Medio. Eso es lo que le puedo decir en este momento y espero que S. S. comprenda por qué no le digo más.

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

Señor Rupérez.

El señor **RUPEREZ RUBIO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, yo no quiero, en absoluto, ni mi grupo quiere crear condiciones que dificulten la acción exterior del Estado, pero sí creemos que en este momento debemos someter a la consideración del Gobierno tres cuestiones. Primera, no es la labor del Gobierno español participar en mediaciones seguramente no buscadas y también seguramente no queridas. Segunda, es importante que sea el Ministerio de Asuntos Exteriores el que mantenga permanentemente el control sobre la acción exterior del Estado y nos preocuparía enormemente que en este caso, como en otros, se pudiera producir una falta de coordinación y, sobre todo, una falta de control por parte de usted mismo, señor Ministro, sobre esa acción exterior. Tercera, señor Ministro, es evidente que el agente que se ha entrevistado con los representantes de esa organización terrorista, así reconocida por la misma OLP, responde a los dictados de otro Ministerio que no es estrictamente el suyo. Como usted sabe perfectamente a qué Ministerio me refiero y de qué servicios públicamente estamos usted y yo hablando, convendría, una vez más, recordar en esta Cámara que sería conveniente, a los efectos del Gobierno y a los efectos de esta Cámara, tener aquí presente la capacidad de control sobre esos públicamente denominados servicios, no vaya a ser, como se ha producido ayer mismo, que peticiones reiteradamente

manifestadas por nuestro grupo para que el señor Director General del Cesid compareciera en esta Cámara, no haya sido posible todavía obtener razón a esas peticiones y, sin embargo, no tenga mayor inconveniente, a lo que parece, para explicar las razones de su servicio ante una radio pública, privada en este caso.

En consecuencia, señor Ministro, nos gustaría que, con independencia de la delicadeza que usted pueda dar a la contestación de mis palabras, tuviera en cuenta todos estos aspectos que a nosotros nos preocupan enormemente, porque nos preocupa sobre todo la fortaleza de la acción exterior del Estado.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES** (Solana Madariaga): Con sumo gusto contesto a las tres reflexiones que S. S. ha producido.

Primero, respecto a mediaciones no hay mediación alguna realizada con ningún grupo de las características que S. S. ha mencionado. Segundo, el servicio exterior de España lógicamente está coordinado por el Ministerio de Asuntos Exteriores. Y, tercero, le puedo decir que los servicios de los que usted y yo estamos hablando, que son los servicios de inteligencia del Estado, dependen de la Presidencia del Gobierno. Por cuarto le diría que en las mismas fechas el Gobierno de Estados Unidos tuvo una intervención muy semejante a la que tuvo el Servicio de Inteligencia de España.

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

— **DEL DIPUTADO DON LUIS GUILLERMO PERINAT ELIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES: ¿NO CONSIDERARIA EL GOBIERNO PROCEDENTE MANTENER ABIERTA UNICAMENTE CON CARACTER PEATONAL LA FRONTERA CON GIBRALTAR, TENIENDO EN CUENTA EL ESCASO AVANCE EN LAS CONVERSACIONES HISPANO-BRITANICAS REFERENTES AL CONTENTIOSO GIBRALTAREÑO? (Número de expediente 180/001969)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 33, del señor Perinat Elio.

El señor **PERINAT ELIO**: Muchas gracias, señor Presidente.

La pregunta señor Ministro es: ¿no consideraría el Gobierno procedente mantener abierta únicamente con carácter peatonal la frontera con Gibraltar teniendo en

cuenta el escaso avance en las conversaciones hispano-británicas referentes al contencioso gibraltareño?

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

El señor **MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES** (Solana Madariaga): Muchas gracias, señor Presidente.

Trataré de contestar, primero, con una matización a las palabras de S. S. Creo que el término frontera no está bien utilizado; la verja no es la frontera de España con Gibraltar, como S. S. sabe bien y sabe bien desde hace muchos años; seguramente sería un error de todos contemplar la frontera en la verja. La verja no es la frontera. El istmo nunca se ha reconocido por el Tratado de Utrecht que formara parte de la soberanía de Gran Bretaña.

En la segunda cuestión habla usted y me pregunta si consideraría que sería bueno (y le tengo que decir que no), que en este momento el Gobierno de España no considera que fuera un paso positivo tomar la medida que S. S. plantea. Creemos que en las circunstancias presentes es mejor dejar las cosas como están. Tiempo tendremos en el futuro para tomar otras decisiones si es que creemos que son competentes, y tenga la certeza de que, como ayer tuvimos ocasión de hablar largo y tendido en la Comisión de Asuntos Exteriores, en cualquier caso, las posiciones sobre el problema de Gibraltar, el partido de la oposición y el partido del Gobierno, en términos generales seguirán siendo coincidentes.

Gracias.

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

El señor **PERINAT ELIO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Es evidente que la frontera no es una frontera desde el punto de vista jurídico; desgraciadamente es una frontera desde el punto de vista práctico. En ese sentido hablaba.

Señor Ministro, puedo aceptar para el momento presente sus argumentos respecto al paso de la verja, al paso fronterizo. Ahora bien, es indudable que las conversaciones bilaterales hispano-británicas frenan, pasan los meses, pasan los años, y aquí lo único que ocurre es que las autoridades locales gibraltareñas, cada vez más independientemente, están vetando acuerdos, incluso acuerdos hispano-británicos como el del aeropuerto.

Es necesario ejercer algún tipo de presión para impedir que continúe la situación actual de privilegio que disfruta Gibraltar y posible únicamente a costa de defraudar escandalosamente a la Hacienda española.

El Gobierno español es responsable muchas veces de estas situaciones. Me voy a permitir apuntar tres posi-

bilidades: ¿por qué permite la Hacienda o las aduanas a CEPSA suministrar petróleo a barcos que fondean en aguas supuestamente gibraltareñas, con tarifa de pago cero, en detrimento de los puertos de Algeciras y de Ceuta?

¿Qué ocurre con el estudio del proyecto para la construcción de un aeropuerto en el Campo de Gibraltar, que se aprobó en Comisión, en este Parlamento, a principios del año 1992 con el acuerdo de todos los grupos parlamentarios? A mi entender, no ocurre nada, por lo menos nada tangible.

¿Se impide realmente el fraude fiscal en las actuaciones de sociedades gibraltareñas que están actuando en España? Creo que no.

Señor Ministro, si el Gobierno tomara medidas con eficacia y coordinadamente en este sentido, creo que sin duda se progresaría bastante más en las negociaciones hispano-británicas sobre Gibraltar.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

El señor **MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES** (Solana Madariaga): Señor Perinat, muy brevemente.

El tema de la frontera porque estamos hablando en el Parlamento de la nación, me interesa que quede claro en el *Diario de Sesiones*.

Segundo. Respecto a la presión, siempre he dicho que tenemos que ejercer, de la manera más armónica posible de acuerdo con el momento, el doble efecto de la persuasión y de la presión.

En tercer lugar, le diría que creo que no es sobre los ciudadanos de Gibraltar, los gibraltareños, sobre los que hay que hacer la presión máxima. Su señoría estará de acuerdo conmigo en que hay que hacerla fundamentalmente con los ciudadanos y con el Gobierno de Gran Bretaña, que son los responsables de la situación.

Respecto a las tres cuestiones que me plantea, le quiero contestar muy brevemente.

Respecto a la empresa CEPSA, tuve ocasión de contestar en el Senado hace muy poco a una pregunta similar. Estamos haciendo la presión correspondiente con CEPSA, que es una empresa privada, pero le quiero decir que si CEPSA deja de realizar esa función, alguna empresa no española, de algún otro país, cubrirá ese hueco. Por tanto, tenemos que pensar también seriamente si no queremos perder ese mercado potencial para el futuro.

Segundo. Respecto al aeropuerto, sabe S. S. que el Gobierno ha cerrado esa posibilidad, pero S. S. estará de acuerdo conmigo que en este momento no sería algo muy sensato poner en marcha las obras de ese aeropuerto cuando estamos todavía en negociaciones para el nuevo aeropuerto.

En tercer lugar, en este momento hay una comisión interministerial, que se ha reunido hace muy pocas fechas, para coordinar esos esfuerzos, no solamente en

cuanto al tráfico de tabaco, por poner algún ejemplo, sino también a todas las defraudaciones potenciales o reales que se puedan producir.

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

— **DEL DIPUTADO DON JUAN OLIVER CHIRIVELLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿PUEDE PRECISAR EL MINISTERIO LA FECHA DE REAPERTURA DEL MUSEO DE CERAMICA «GONZALEZ MARTI», DE VALENCIA, DEPENDIENTE DEL MINISTERIO Y EN LA ACTUALIDAD EN OBRAS DE RESTAURACION? (Número de expediente 180/001952)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 18, del señor Oliver Chirivella.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, muchas gracias.

Señor Ministro, ¿puede precisar el Ministerio la fecha de reapertura del Museo de Cerámica González Martí, de Valencia, dependiente del Ministerio y en la actualidad en obras de restauración?

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

El señor Ministro de Cultura tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE CULTURA** (Solé Tura): Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Diputado, como ya he tenido oportunidad de informar en otras ocasiones en esta Cámara, el año pasado, en 1992, el Ministerio contrató al arquitecto don José Sánchez Hevia para que realizara el proyecto de rehabilitación del Palacio del Marqués de Dos Aguas, que es la sede del Museo Nacional de Cerámica González Martí. El plazo de entrega del proyecto finaliza dentro de poco, el próximo mes de abril, y la rehabilitación del edificio supondrá una inversión presupuestada de 675 millones de pesetas. Nosotros pensamos que el plazo previsible es de unos dieciocho meses, por lo que lo más prudente sería anunciar que el Museo estará preparado para su reapertura al público en 1995.

Por otra parte, como S. S. sabe, estamos organizando el contenido más notable del Museo de Cerámica González Martí para que pueda ser expuesto próximamente en el Instituto Valenciano de Arte Moderno hasta que finalicen las obras en el Palacio del Marqués de Dos Aguas. Es una exposición que se montará en la Sala de la Muralla, del IVAM, y pensamos que se podrá abrir en el mes de julio de este año.

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

Señor Oliver.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Muchas gracias, señor Ministro.

Como usted sabe, el Museo González Martí tiene unas características muy importantes para la ciudad de Valencia en un doble aspecto: el del propio edificio, que como sabe perfectamente S. S. es una joya del barroco, sobre todo la fachada conocida como fachada del Palacio del Marqués de Dos Aguas, y la colección es efectivamente de un valor y de una calidad excelentes.

Hemos podido observar en la ciudad en días recientes, debido a una serie de festividades, que mucha gente acudía con la esperanza de poderlo ver. Ya sé que el Ministerio se está ocupando de ello. Esta pregunta no tiene un doble sentido, es simplemente el interés lógico por una obra de esta magnitud, no sólo en cuanto a su contenido artístico, sino por el importe de la obra.

Me interesa también saber de forma concreta la segunda parte y es que toda la colección pueda ser admirada por todos aquellos que tengan interés en ello.

Agradezco la información del señor Ministro. Le agradecería que sus equipos técnicos procuren que se cumplan los plazos dentro de lo imprevisible que es siempre una obra y, al mismo tiempo, que cuanto antes se pueda observar el conjunto de la obra expuesta en el IVAM, lo cual muchos ciudadanos lo agradecerán.

Nada más y muchas gracias.

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

Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE CULTURA** (Solé Tura): Señor Oliver, comparto lo que acaba de decir. Estamos en condiciones de cumplir los plazos que le he anunciado y muy especialmente la apertura en el mes de julio de la exposición en el IVAM. El resto espero que siga el curso previsto.

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 EXPLICACIONES PUEDE DAR EL GOBIERNO EN RELACION AL INCUMPLIMIENTO PRACTICAMENTE TOTAL, DEL PLAN PARA HUNOSA Y LAS COMARCAS MINERAS, TANTO EN LO REFERIDO A LA MEJORA DE LA GESTION DE LA EMPRESA COMO A LOS ACUERDOS RELATIVOS A LA REINDUSTRIALIZACION DE LAS COMARCAS MINERAS ASTURIANAS? (Número de expediente 180/001950)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 16, del señor García Fonseca.

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

Qué explicaciones puede dar el Gobierno en relación al incumplimiento prácticamente total del plan para Hunosa y las comarcas mineras, tanto lo referido a la mejora de la gestión de la empresa, como a los acuerdos relativos a la reindustrialización de las comarcas mineras asturianas?

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

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 a S. S. que su planteamiento previo está equivocado; no ha habido incumplimiento.

Como es obvio, en un plan de estas características hay algunos aspectos que en función del calendario se van cumpliendo más o menos rápidamente; pero ha habido claros avances en aspectos del plan como es la simplificación de la estructura directiva y personal indirecto, la selección y concentración del yacimiento, la evolución de la productividad, la formación de los jóvenes, el plan de salud laboral, así como actuaciones en materia de diversificación y contribución de la empresa Hunosa al programa de reindustrialización de Asturias elaborado conjuntamente por el Gobierno central y el Gobierno autonómico.

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

Señor García Fonseca.

El señor **GARCIA FONSECA**: Es increíble lo que no puede llegar a oír en esta Cámara.

Por lo que usted hace, señor Ministro, y además, por lo que luego termina diciendo, usted no es de fiar; no es de fiar porque hace pactos dolorosamente conseguidos por los trabajadores que luego incumple sistemáticamente y además de incumplirlos luego viene aquí y dice que los ha cumplido. Eso ya es redondear el círculo vicioso, y nunca mejor dicho lo de vicioso.

Si algo tuvo como central la empresa Hunosa lo fue trabajosamente con un encierro de días, con movilizaciones de todas las comarcas mineras y huelgas generales. Todavía ayer, señor Ministro, por el incumplimiento de este plan hubo una huelga general en las comarcas mineras, que deben hacerla por vicio; parece que a los trabajadores eso de no ir a trabajar les va de narices.

Resulta que si algo tenía de importante el plan eran 800 nuevos contratos, no por incorporar más gente, que es una razón, sino para equilibrar una plantilla, sobre todo en los aspectos de extracción, porque en los aspectos de trabajo interior está absolutamente desequilibrado. Pues, ni uno, ni un solo contrato nuevo.

Segunda cuestión importante, señor Ministro: hacer una planificación para más allá de 1994. Para eso había que constituir una comisión «ad hoc» que hiciera

esta planificación, que además tenía la fecha ya sobrepasada y en absoluto se ha reunido la comisión; en absoluto hay planificación para la empresa más allá de 1994.

Además, señor Ministro, minas de Lieres. Léase lo que firma. Estaba el aprovechamiento del yacimiento de Siero que se refiere al que actualmente explota Mina de Lieres. Tampoco.

Estaba, señor Ministro, el tema de las jubilaciones. Ustedes han hecho jubilaciones a *go-go*, han planificado y resulta que como han hecho muchas menos de las que habían planificado, los pozos están saturados de personal, no precisamente extractivo. Hay un largo etcétera. No le hablo de los aspectos de reindustrialización porque ahí *nec nominetur*, señor Ministro, que quiere decir: ni palabra.

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

Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señoría, por favor, no puedo creer que usted esté convencido de lo que está diciendo; no lo puedo creer. Simplemente me voy a referir a algunas de las cosas que ha mencionado.

En primer lugar, usted habla de la relación, por ejemplo, de trabajadores de interior y exterior. Le voy a dar la cifra. A 31 de diciembre de 1992, la relación de personal interior a exterior es del 83,3 por ciento, una cifra que supera el 79,6 por ciento que presentaba la empresa antes de la entrada en vigor del plan. La relación del personal con categoría de picador con relación al total de plantilla se encuentra actualmente en el 23,69 por ciento, superior, igualmente, al 22,7 por ciento que existía.

En lo que se refiere a la productividad, se ha conseguido una productividad global de la empresa de 1.093 kilogramos/jornada, lo que supone mejorar las previsiones del plan de empresa para este año. Esta es la cifra clave de funcionamiento de la empresa, señoría; esta cifra supone un incremento del 16 por ciento sobre la del año 1991 y, desde el punto de vista de la productividad, es probablemente una cifra histórica.

Por lo que se refiere a la mina de Lieres, señoría, sabe usted que, con acuerdo sindical y de la empresa, a comienzos de 1992 se decidió el cierre porque era una empresa deficitaria y se acordó que los trabajadores excedentarios de la mina de Lieres que no se jubilasen pasasen a Hunosa. Eso es lo que se acordó. Por tanto, señoría, haga usted el favor de no inventarse cosas raras o, por lo menos, de no contar al Parlamento lo que es una pura invención.

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

— **DEL DIPUTADO DON ALEJANDRO REBOLLO ALVAREZ-AMANDI, DEL GRUPO PARLAMENTA-**

**RIO DEL CDS, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES SON LAS RAZONES PARA QUE CIERRAN EN ASTURIAS LAS EXPLOTACIONES MINERAS DE MINAS DE LIERES? (Número de expediente 180/001954)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 19, del señor Rebollo Alvarez-Amandi.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cuáles son las razones para que cierren en Asturias las explotaciones mineras de Minas de Lieres?

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

Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señoría, vuelvo a señalar que el cierre de la mina de Lieres se decidió con acuerdo de los sindicatos y de la empresa a comienzos de 1992, porque la empresa era deficitaria, no era rentable. Por tanto, y precisamente con acuerdo de todos los interlocutores sociales, se abordó lo que era razonable desde el punto de vista económico, enmarcado en el plan de reestructuración de la minería sin contrato-programa.

Sabe usted señoría, y se lo he dicho al señor García Fonseca, que, además, los trabajadores de Minas de Lieres se acordó, en el ámbito del plan de Hunosa, que aquellos excedentes que no fuesen a la jubilación, serían incorporados a Hunosa, tal como acaba de hacer la empresa en estos momentos.

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

Señor Rebollo.

El señor **REBOLLO ALVAREZ-AMANDI**: Señor Presidente, señor Ministro, no me sirve su explicación y creo que usted, si lo piensa un poco despacio, verá la contradicción en que está incurriendo.

Usted le contestó al anterior interviniente, de Izquierda Unida, señor García Fonseca, que se estaba mejorando la gestión de Hunosa. Le digo a usted que una de las medidas lógicas para mejorar la gestión de Hunosa sería sustituir unos yacimientos más pobres por otros más ricos; sustituir unos yacimientos donde los costes por tonelada son más elevados, por otros que son menos importantes, y esa es justamente la situación de Minas de Lieres.

Por consiguiente, no me saque usted el tema de los jubilados, porque vuelve usted a ignorar que Asturias necesita puestos de trabajo, señoría, y no simplemente jubilaciones no traumáticas o pérdidas de plantillas en concreto no traumáticas.

No entiendo nada. No entiendo cómo lo que produ-

ce menos costes, lo que significa mayor riqueza como yacimiento se abandona y, sin embargo, se continúan otras explotaciones que, técnicamente hablando, tienen menos características que éstas. Eso no es más que apostar por un futuro pobre de las comarcas mineras en Asturias, aun reconociendo las dificultades que tiene; eso, en definitiva, es empezar a cerrar las puertas y negarse a la realidad.

Usted, señoría, sigue empeñado en sus cuestiones y dos partidos diferentes, como Izquierda Unida y CDS, le están diciendo algo distinto porque conectan con el pueblo y con los interesados; allá usted, es su problema, pero está completamente equivocado, señor Ministro.

Falta usted al sentido común; sustituya lo que es más caro por algo que es menos caro, sustituya lo que es menos rico por algo que es más rico y deje usted, además, los puestos de trabajo; pero los puestos de trabajo son una cosa y lo que le estoy diciendo es otra, si ambas confluyen en la mejora de la gestión, usted lo ignora.

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

Señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señoría, lo que usted está planteando es un absoluto despropósito económico. Está planteando que una mina privada, cerrada porque era deficitaria y no podría ser rentable nunca, se reabra y se incorpore al sector público, a Hunosa. Eso es un absoluto despropósito económico. Que pierda menos dinero que otros pozos de Hunosa, no es ningún argumento para incorporarla y para reabrirla, señoría. Vuelvo a repetirle que su argumentación es un absoluto despropósito económico.

Existen otras minas cerradas, también deficitarias, en otras áreas que se han cerrado en el marco del plan de reestructuración de la minería sin contrato-programa. De acuerdo con su argumento, todas las minas deficitarias españolas que pierdan menos que algunos pozos de Hunosa deberían reabrirse. Señoría, eso es lo que usted está planteando y le vuelvo a repetir que es una absoluta barbaridad que el Gobierno desde luego no va a hacer.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSE CHOLBI DIEGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿EN QUE PLAZO PIENSA MODIFICAR LA CONVOCATORIA PARA EL ACCESO A LOS CUERPOS DOCENTES, AL EFECTO DE EVITAR QUE CANDIDATOS QUE HABRAN DEMOSTRADO SU APTITUD PEDAGOGICA EN EL MOMENTO DE REALIZARSE LAS PRUEBAS QUEDEN IMPOSI-**

**BILITADOS DE PARTICIPAR EN ELLAS? (Número de expediente 180/001970)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 34, del señor Cholbi Diego.

El señor **CHOLBI DIEGO**: Gracias, señor Presidente. ¿En qué plazo, señor Ministro, piensa modificar la convocatoria para el acceso a los cuerpos docentes, al efecto de evitar que candidatos que habrán demostrado su aptitud pedagógica en el momento de realizarse las pruebas queden imposibilitados de participar en ellas?

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Educación y Ciencia.

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

Señor Cholbi, el Ministerio no tiene previsto modificar ningún plazo. Como usted sabe, la convocatoria de oposiciones de este curso, que se publicó el día 6 de febrero, introduce un criterio que es el de que los opositores deben tener el certificado de aptitud pedagógico, criterio que está recogido en el Real Decreto que regula estas oposiciones y que debe cumplirse, de acuerdo con dicho Real Decreto y con el que regula con carácter general el acceso a la función pública, en el momento que se cierra el plazo de admisión de las instancias. No cabe, por tanto, ninguna rectificación de dicho plazo.

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

Señor Cholbi.

El señor **CHOLBI DIEGO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, como conocemos todos, la LOGSE establece unas bases para ingreso en los cuerpos docentes y es un requisito estar en posesión del certificado de aptitud pedagógica. En este curso, por su Orden Ministerial de 22 de febrero pasado, se convocan dichas oposiciones, como acaba usted de decir, exigiendo el CAP, según establece el artículo 2.2.1, debiendo poseerlo todos los aspirantes en el momento de inscribirse en la oposición, o sea, que deben tenerlo con fecha anterior a la convocatoria y no a la fecha del examen; sin embargo, al estar en disposición de obtener el título de licenciado, arquitecto, ingeniero, etcétera, se encuentra en las bases de la convocatoria. Este año, señor Ministro, con su Orden Ministerial se adelantan unos tres meses a lo habitual y se crea una situación que este Diputado entiende que es injusta y de indefensión para aquellos alumnos matriculados actualmente en el CAP y que no han terminado aún el cursillo.

Pero es que, además, en la convocatoria se admite estar en disposición de obtener cualquier título menos

el CAP. Mi intervención, señor Ministro, se lo digo con tremenda honestidad, trata de evitar que miles de potenciales opositores queden fuera de las oposiciones por esta norma y por falta de coordinación. Ellos, señor Ministro, no son responsables y van a sufrirlo directamente perdiendo tiempo, oportunidades y medios económicos.

Señor Ministro, llega el momento en que S. S. debe adoptar una decisión: rectificar. Yo me permito darle dos posibles soluciones. Primera, eliminar que haya que estar en posesión de un certificado fechado con anterioridad; o, segunda, prolongar el plazo de admisión de solicitudes, o sea, lo que era habitual en las convocatorias pasadas.

Me hago eco, señor Ministro, y me solidarizo totalmente con unas inquietudes y preocupaciones que afectan a miles de potenciales candidatos, que han visto alterados sus proyectos de vida por un cambio de fechas que aunque aparentemente no es grave, creo que es tremendamente grave.

Muchas gracias.

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

Señor Ministro.

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

Señor Cholbi, en primer lugar quisiera aclararle que salvo el año pasado, en el cual las oposiciones se convocaron en el mes de mayo, en años anteriores se convocaban tradicionalmente en los meses de marzo y abril. Por tanto, no es una novedad del Ministerio. En este momento hemos convocado un poco antes, en el mes de febrero; en todo caso, sea febrero, sea marzo, sea abril, su argumento se podía haber utilizado también en las oposiciones de 1988, 1989, 1990 y 1991. Por tanto, hasta ahí ninguna cosa nueva.

Segunda cuestión que quería trasladar: el CAP lo organizan las universidades y el Ministerio no tiene nada que ver con esa organización; cada universidad lo organiza como quiere —en dos turnos, en un turno— y el Ministerio ni sabe ni debe entrar en ese tema.

Tercer argumento: si abriéramos el plazo como usted propone —desde luego quitarlo es pura y sencillamente imposible; la oposición ya está convocada y, como usted sabe, genera derechos y no se puede modificar—, las preguntas serían: ¿Para el CAP? ¿Lo abrimos también para aquellos estudiantes que estén cursando una diplomatura y que eventualmente acaban en mayo y podrían matricularse también en la oposición, como usted sabe, de determinados cuerpos para los cuales no se pide el CAP? ¿Lo abrimos también para que los interinos puedan justificar más meses de docencia de aquellos que la convocatoria establece? Como usted puede imaginar el problema no es tan sencillo. Al Ministerio bien le gustaría encontrar una solución porque entiende que hay algunas universidades que han hecho una planificación verdaderamente peculiar del

CAP —por cierto, CAP que en algunos casos reducen a dos meses—, pero mucho me temo, señor Cholbi, que va a ser bastante más complicado que lo que usted propone.

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

— **DEL DIPUTADO DON MANUEL MILIAN MESTRE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES SON LOS PLANES DEL GOBIERNO SOBRE EL FUTURO DE LA CUENCA MINERA DE SURIA, SALLENT, BALSARENY Y CARDONA (BARCELONA)? (Número de expediente 180/001972)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pasamos a la pregunta número 36, del señor Milian Mestre. Tiene la palabra.

El señor **MILIAN MESTRE**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cuáles son los planes del Gobierno sobre el futuro de la cuenca minera de Suria, Sallent, Balsareny y Cardona, en la provincia de Barcelona?

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

Señor Ministro de Industria, tiene la palabra.

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

Señoría, como sabe, en estos momentos el contexto del mercado de las potasas es difícil para el conjunto de las empresas europeas dado que está habiendo una altísima importación de la CEI, de la ex Unión Soviética. Por otro lado, hay un efecto favorable a medio plazo, que es el cierre de las minas francesas por agotamiento de reservas. En este contexto lo que se pretende hacer para el conjunto de estas minas es cerrar las que están agotadas y abordar un programa de inversiones en el ámbito de la exploración y de la preparación en condiciones óptimas para la explotación del resto de las minas explotables.

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

El señor Milian tiene la palabra.

El señor **MILIAN MESTRE**: Señor Ministro, yo no le quito la razón a parte de lo que usted ha dicho, pero sí que le añado algunos factores de reflexión ante lo que está ocurriendo en aquellas comarcas.

En primer lugar, se cerró la mina de potasas de Cardona en 1990 y se perdieron 550 puestos de trabajo. En segundo lugar, se reestructuraron las minas de Suria en 1992, con la pérdida de 250 puestos de trabajo. Y aho-

ra se plantea la reestructuración de la mina de Sallent y Balsareny, con la pérdida de 347 puestos de trabajo; es decir, en total, un millar de puestos de trabajo. Evidentemente la alarma social es mucha y la alarma económica es tan patente que pueblos como Cardona, con 7.000 habitantes, prácticamente tienen parado su comercio y su vida social.

Pero el problema viene a partir del momento en que el INI incumple un compromiso pactado el 4 de febrero de 1991, cuyo texto tengo en mi poder, entregado por los trabajadores el 4 de marzo en su cierre en el Ayuntamiento de Cardona. El INI se compromete a una serie de cosas, por ejemplo, a hacer las inversiones necesarias para poner convenientemente en explotación las reservas veta desde Sallent en el plazo máximo de tres años. Es decir, el pacto les cubre en su actual estatus hasta 1994 y, por descontado, el INI se compromete a rehacer el plan industrial de explotación de una nueva mina de mejor calidad en la misma zona, que por ahora no se ha visto en inversión alguna. En segundo lugar, se compromete a explotar, mientras tanto, todas las reservas residuales de las minas de potasa y las vetas que resulten a un coste razonable, utilizando la infraestructura actual minera. ¿Qué sucede? En este momento se están encontrando estos señores con 800 mineros en plan de trabajo temporal rotatorio y sin la perspectiva siquiera de cumplimiento del plazo de garantía, que es hasta 1994. En tercer lugar, el INI se compromete a alcanzar la plantilla mínima de 758 trabajadores para esas minas. ¿Qué está sucediendo? Ante los despidos, se han hecho contrataciones de 64 trabajadores checoslovacos que ni siquiera tenían permiso de trabajo, según me dijeron los propios sindicatos, etcétera.

Todo esto nos lleva a una serie de conclusiones preocupantes: los precios *dumping* con que entran aquí los productos mineros de Rusia, la falta de un plan específico de previsión en estos casos por parte de todas las administraciones afectadas, la necesidad de un plan o programa de reciclaje de los mineros para resolver el evidente problema social y económico que se plantea en estas familias y, por supuesto, que los pactos sean cumplidos, como se firma en el documento del INI, porque si no, ...

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

Tiene la palabra el señor Ministro de Industria.

El señor **MINISTRO DE INDUSTRIA, COMERCIO Y TURISMO** (Aranzadi Martínez): Señor Presidente, señoría, antes le he señalado cuáles eran los objetivos globales de actuación. Se lo puedo complementar con unos datos importantes de las inversiones que implican esos programas de actuación.

En concreto hay un plan de inversiones para los próximos cinco años por valor de 2.859 millones de pesetas para la mina de Suria, lo que supondrá una producción anual de 265.000 toneladas de K<sub>2</sub>O. Al mismo

tiempo se está llevando a cabo un programa de investigación para ampliación de reservas en la zona Suria Cabanases, con una inversión de 1.100 millones de pesetas para los años 1993 y 1994. En Sallent y Balsareny actualmente se lleva a cabo una acomodación de la estructura técnico-económica-empresarial para mejora de su competitividad de cara a las condiciones del mercado a corto plazo, con una inversión prevista para el período 1993-97 de 5.897 millones de pesetas, lo que permitirá alcanzar, a partir de 1995, una producción anual de 360.000 toneladas de K<sub>2</sub>O. Todo ello con el objetivo de rentabilizar aquellas explotaciones que puedan hacer frente a las situaciones del mercado a medio plazo, y es en este marco en el que se están desarrollando las negociaciones entre la empresa y los representantes de los trabajadores.

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

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL HINOJOSA I LUCENA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO), QUE FORMULA AL EXCMO. SR. MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL: ¿ES CIERTO QUE SE HAN CERRADO POR PARTE DE SU MINISTERIO LAS MESAS DE NEGOCIACION QUE HACIAN REFERENCIA A LA REFORMA DE LA CONTRATACION LABORAL Y REPARTO DEL TRABAJO? (Número de expediente 180/001975)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pasamos a la pregunta número 39, del señor Hinojosa i Lucena, que tiene la palabra.

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

Señor Ministro de Trabajo y Seguridad Social, ¿es cierto que se han cerrado por parte de su Ministerio las mesas de negociación que hacían referencia a la reforma de la contratación laboral y el reparto del trabajo?

Muchas gracias.

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

El señor Ministro tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL** (Martínez Noval): Señor Presidente, señor Hinojosa, el Ministerio de Trabajo no se levantó de ninguna de esas mesas ni las dio por cerradas en ningún momento. Lo que ocurrió sencillamente es que las condiciones que trataban de hacer llegar tanto los empresarios como los sindicatos para la apertura de esas mesas no eran compatibles, por lo que el Gobierno decidió tomar algunas medidas que en estos momentos están siendo sometidas a la consideración y al dictamen del Consejo Económico y Social.

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

Tiene la palabra el señor Hinojosa.

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

Señor Ministro, las noticias que tiene este Diputado, trasladadas directamente por una de las centrales sindicales mayoritarias, son que el Ministerio había cerrado de forma unilateral las mesas que están creadas desde finales del año 1991, que se habían hecho esfuerzos por aproximar posturas, pero que finalmente el Ministerio las había cerrado. Su señoría dice que no es exactamente esto. Convendría restablecer la verdad en el justo punto en que se hayan tomado estas decisiones. Porque no ignora S. S. y no ignora la Cámara que estamos en un momento especialmente difícil de relaciones entre el Gobierno y las centrales sindicales, y que en este momento más que en otros —siempre, pero en este momento más que en otros— es necesario no romper puentes de diálogo entre las centrales sindicales y el Gobierno. Es cierto que ahora tenemos el Consejo Económico y Social para poder debatir y llegar a acuerdos, pero no parecía que este cierre fuese una reconducción del tema hacia el Consejo Económico y Social, sino una ruptura más de un pequeño puente de diálogo entre el Gobierno y sindicatos. Si S. S. dice que no es así, me alegro, porque por lo menos en el ánimo de su Ministerio no está romper ningún puente de diálogo. Y si reconducen los temas al Consejo Económico y Social, donde realmente se debaten y se llega a acuerdos, quizá salvemos lo que tenemos que salvar, que es la colaboración de las fuerzas sociales y del Gobierno para la tan llevada y traída, en estos días, reforma del mercado de trabajo.

Nada más. Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Muchas gracias, señor Hinojosa.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y SEGURIDAD SOCIAL** (Martínez Noval): Señor Presidente, señor Hinojosa, en esa materia yo no puedo tener más actitud personal que la que tenga el Gobierno; lo comprenderá usted fácilmente. A ese respecto le llamo la atención —supongo que no hace falta porque usted es un observador atento de la realidad socioeconómica— sobre que el Gobierno ha abierto en este momento una mesa tripartita de negociación de la política industrial, la Mesa de política industrial. Esa es la actitud del Gobierno, abrir mesas tripartitas cuando sea posible y cuando se den las condiciones entre las tres partes para abrir esas mesas de discusión y de diálogo. Esas condiciones, señorías, no se dieron en el caso de la reforma de la contratación laboral y del reparto del trabajo —aquí tengo la constancia escrita—, en primer lugar, porque los sindicatos no querían discutir en esa mesa el proyecto de ley de empresas de trabajo temporal; y en segundo lu-

gar, porque los empresarios entendían que cualquier discusión debía pasar por una condición previa: la consideración en esa Mesa de la reforma global del mercado de trabajo. Ambas cosas, señoría, son en cierta medida, como usted comprenderá, fácilmente incompatibles, y puesto que el Gobierno no se puede paralizar ante la existencia de esas condiciones que difícilmente se cohesionan por parte empresarial y por parte sindical, muy legítimas en todo caso, tomó la decisión de llevar a la práctica algunas medidas de carácter laboral en el Decreto-ley de Medidas Urgentes y de enviar también algunas materias que estaban siendo objeto de consideración en esa Mesa al Consejo Económico y Social, con el ánimo de traerlas a esta Cámara y de hacerlas realidad antes de que se acabe esta legislatura.

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

— **DEL DIPUTADO DON JAVIER ARENAS BOCANEGRA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE PLANES TIENE EL GOBIERNO PARA CONTRIBUIR A LA SOLUCION DE LOS PROBLEMAS FINANCIEROS QUE TIENE EN ESTOS MOMENTOS EL ENTE PUBLICO RADIOTELEVISION ESPAÑOLA (RTVE)? (Número de expediente 180/001966)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 30, del señor Arenas Bocanegra, que tiene la palabra. (El señor Ministro de Economía y Hacienda entra en el hemiciclo.)

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Muchas gracias, señor Presidente.

Esperaba el señor Ministro un poco más tarde. ¿Qué planes tiene el Gobierno para contribuir a la solución de los problemas financieros que tiene en estos momentos el Ente Público Radiotelevisión Española?

Muchas gracias, señor Presidente.

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

El señor Ministro de Economía y Hacienda tiene la palabra.

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

Denme un minuto para que recupere el aliento. Estoy atravesando Madrid de norte a sur y no sé si es por la gestión de la Administración local de Madrid o porque llueve, pero he encontrado enormes dificultades para llegar a tiempo. (Risas.) Discúlpennos ustedes esta broma.

Contestando a su pregunta, el Gobierno está estudiando ciertamente la situación de Televisión Española. Hay

un problema importante de endeudamiento que se ha ido produciendo como consecuencia de la pérdida de los ingresos por publicidad y aunque se han reducido los gastos considerablemente, quizá no en la proporción necesaria. Por tanto, el Gobierno piensa que la solución de este problema tiene que venir por un arreglo del endeudamiento de Televisión y, al mismo tiempo, por un ajuste de plantillas, relativamente importante en el Ente de Radiotelevisión Española, por tanto incluirá tanto la radio como la televisión. Espero que en el espacio relativamente breve de unas pocas semanas podamos llegar a un acuerdo que al final irá en la forma, como he dicho tantas veces en este tipo de preguntas, de un contrato-programa entre la Administración y la Radiotelevisión Española.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Arenas.

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Muchas gracias, señor Presidente.

En primer lugar, y en el mismo tono de broma quiero lamentar que la falta de ejecución del plan *Felipe* en Madrid le haya impedido circular con fluidez por la capital de España. (Risas.) En cualquier caso, señor Ministro, es positivo siempre que tenga la oportunidad de retomar aliento.

Quiero manifestarle la preocupación de nuestro Grupo Parlamentario porque en este momento el Ente Público Radiotelevisión Española se encuentra en quiebra técnica, tiene un presupuesto cercano a los 200.000 millones de pesetas. Señorías, aunque les parezca increíble, Radiotelevisión Española en este momento debe más de 200.000 millones de pesetas y hoy se podría hacer la afirmación, con toda contundencia, que de ser una empresa privada estaría ya, en cualquier calificación jurídica, mercantil o económica, en situación de quiebra. El Gobierno hace año y medio que viene titubeando en el sentido de pronunciarse con claridad y llegando a contradicciones en torno a posibles subvenciones y al posible contrato-programa. Señorías, sólo en gastos financieros el Ente Público Radiotelevisión Española en este ejercicio consumirá más de 13.000 millones de pesetas.

Señor Ministro, lo que mi Grupo le demanda en este momento es que aparte de que se pronuncie sobre la gravísima y pésima gestión de los gestores de Radiotelevisión Española, según se pone de manifiesto en las auditorías de la Intervención General del Ministerio de Hacienda de los años 1990 y 1991, nos diga qué solución definitiva se va a dar porque, con toda sinceridad, creemos que la solución debe venir condicionada a una programación de interés público, respetuosa con la sociedad y muy especialmente con la infancia, al necesario pluralismo y a que, en todo caso, esté garantizado que el Ente Público no sea especialmente, de aquí a las

elecciones generales, ni un juguete del Partido Socialista ni un juguete del Gobierno.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Me pronunciaré sobre dos cosas. Primero, el plan *Felipe* o de accesos a Madrid no tiene nada que ver con la circulación en la Castellana. **(Risas.)** Segundo, por fortuna está usted equivocado en materia de endeudamiento y usted mismo, de alguna manera, lo acaba de demostrar. Si dice que hay 200.000 millones de endeudamiento y que los costes financieros son 13.000 millones, resultaría que Televisión Española es el único ente o empresa en este país que tendría costes financieros al seis por ciento de su deuda, lo cual sería espléndido. Desgraciadamente no es así. Por fortuna es menos el endeudamiento. Los costes financieros sí que pueden ser los que dice S. S., y por eso será también más fácil de resolver.

El problema es complicado, señor Arenas, señoras y señores Diputados, porque estamos hablando de un Ente que estaba acostumbrado a trabajar en una situación de monopolio y que tiene que actuar ahora en niveles de competencia; y dentro de eso, esto significa que hay que reducir mucho los gastos de infraestructura, y hay que hacerlo de tal manera que el servicio público quede igual. El servicio público va a quedar igual, nunca va a ser objeto de manipulación por parte de ningún partido. Créame usted que a mí las cosas del Gobierno que salen a veces en Televisión Española no me gustan ni un pelo y, sin embargo, las admito con el buen sentido con que estoy seguro que...

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

— **DEL DIPUTADO DON ANTONIO ROMERO RUIZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA GARANTIZAR EL VOLUMEN DE EMPLEO Y OCUPACION EN LOS TALLERES FERROVIARIOS DE MALAGA? (Número de expediente 180/001926)**

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

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

Señor Ministro, el motivo de esta pregunta está relacionado con el taller de coches de viajeros de Renfe en Málaga y la necesidad de su viabilidad y de su compe-

titividad para mantener su volumen de empleo actual. El motivo por el que se le cuestiona ahora procede de una apuesta de Renfe por la alta velocidad, las cercanías y el material *Talgo*, relegando el material convencional de Renfe, que es el que en la actualidad se repara en dichos talleres. No obstante, el taller de Málaga, que es una evolución del que se puso en marcha en 1860, fundado en esa época para reparar material remolcado y de tracción con vapor en la línea Málaga-Córdoba, siempre ha estado ligado al esfuerzo de modernización del ferrocarril en España, tanto en sus orígenes como, luego, en la modernización y transformación del parque de coches de viajeros y los furgones de Renfe, realizados en 1988 y 1992, así como de todo tipo de material que se le haya encargado. Hoy, en 1993, está en perfectas condiciones de instalaciones, materiales, plantilla altamente cualificada, etcétera, para realizar el mantenimiento y la reparación de los trenes *Talgo*, que supone hoy el futuro del ferrocarril y garantizaría su volumen de empleo.

¿Qué medidas va a tomar el Gobierno en torno a este importante asunto para la provincia de Málaga y para Andalucía?

Muchas gracias.

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

Señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, tiene la palabra.

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

Entre los años 1990, 91 y 92, el taller de material de viajeros de Málaga ha estado dedicado prácticamente a la modernización y transformación del parque de coches de la serie 8.000. Este plan de transformación ha terminado, por lo que la actividad del taller queda reducida a las reparaciones normales de coches de viajeros. Por este motivo es posible que la disminución de la carga de trabajo se mantenga en los próximos tiempos y, por ello, Renfe está analizando la viabilidad de que determinados proyectos y trabajos externos puedan ser ejecutados en ese taller para equilibrar la carga de trabajo que recibe. En todo caso, suponiendo que pudiese haber personal excedente, teniendo en cuenta los desequilibrios de mano de obra que existen en la empresa, tendrían la posibilidad de ser adoptados en otras dependencias donde exista déficit de personal, de acuerdo con las necesidades de Renfe.

Muchas gracias.

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

Señor Romero, tiene la palabra.

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

Señor Ministro, lo que plantean los representantes de los trabajadores y la gente en Málaga es que el taller

de Renfe puede ocuparse del mantenimiento y reparación de al menos un 20 por ciento del parque de unidades Talgo. Así se garantizaría la viabilidad de su plantilla y de otros puestos de trabajo, tanto de Renfe como externos. Además, esto no afectaría al empleo actualmente de Talgo, ya que tiene construcciones para Alemania, Estados Unidos, etcétera, y está aumentando la utilización de sus vehículos, en detrimento de los de Renfe, con lo cual lo que haríamos sería absorber el aumento de trabajo que se produce. No se entiende, señor Ministro, en un contexto como el de la provincia de Málaga, sumida en una crisis industrial, con un desempleo del 30 por ciento, que se disminuya a la mitad la plantilla de un taller moderno y rentable, así como la repercusión en las empresas auxiliares.

Finalmente, señor Ministro, el taller de Málaga es el único del sur de España, ya que sólo hay cuatro y tres están en el centro y el norte, es decir, Madrid, Valladolid y Barcelona, por lo que la repercusión negativa afecta a la Comunidad Autónoma andaluza. La plantilla actual es de 445 trabajadores y, para que tenga futuro, hay que tomar medidas; si no se toman medidas, no se puede distribuir con movilidad geográfica de los trabajadores....

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

El señor **ROMERO RUIZ**: ... sin penalizar industrialmente a Málaga.

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

El señor **ROMERO RUIZ**: No se puede seguir así, contra la provincia de Málaga.

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

Les ruego que atiendan a la Presidencia.

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Es de todo punto absurdo pensar que Renfe o el Ministerio tengan algún interés en perjudicar a la provincia de Málaga ni a ninguna otra provincia de España. Le aseguro que, por el contrario, tenemos el mayor interés en ocupar adecuadamente nuestra capacidad productiva y utilizar los talleres de los que dispone Renfe de la manera más adecuada a los servicios que prestan a la red. Cualquier otra teoría sobre pretendidas conspiraciones contra la provincia de Málaga forma parte de una cierta actitud delirante, señor Diputado, que no puede atribuirse a ningún gestor racional de ninguna empresa pública. Ya le he dicho que Renfe está analizando la viabilidad de que los proyectos que puedan ser ejecutados en ese taller lo sean, con el fin de

equilibrar su carga de trabajo y utilizar de la forma más adecuada posible el potencial que allí tenemos instalado, dentro del conjunto de actividades que Renfe desarrolla.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JAUME ANTICH I BALADA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE PREVISION HAY ACERCA DE LA FINALIZACION DE LA OBRA DE LA «DOBLE VIA» EN LA PROVINCIA DE TARRAGONA, EN LA LINEA FERREA BARCELONA-VALENCIA? (Número de expediente 180/001941)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 11, del señor Antich i Balada. Tiene la palabra.

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

Señorías, señor Ministro, el corredor mediterráneo, como suele llamarse la línea férrea Barcelona-Valencia, está incluido en el Plan Director de Infraestructuras presentado recientemente por usted, señor Ministro. La verdad es que el tramo que se encuentra más atrasado en sus obras es el que corresponde a la provincia de Tarragona, y más en concreto el que va desde Salou hasta el límite de la provincia de Castellón, pues si bien el tramo Alcanar-Camarles está actualmente en obras de plataforma, parece que en otros tramos todavía subsisten algunos problemas: urbanísticos, de llegar a acuerdos con otras administraciones, etcétera. Siendo, pues, toda ella una obra muy importante para la provincia de Tarragona, pero que también lo será, sin duda, para la comunicación y el desarrollo entre varias comunidades autónomas, es por lo que le formulo la pregunta siguiente: ¿qué previsión hay acerca de la finalización de la obra de la *doble vía* en la provincia de Tarragona, en la línea férrea Barcelona-Valencia?

Gracias, señor Presidente.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Dentro de la provincia de Tarragona los tramos del corredor mediterráneo son los siguientes: Alcanar-Camarles, 37 kilómetros. Se va a construir una variante, la variante delta del Ebro, en doble vía electrificada para velocidades de 220 kilómetros por hora, previsto terminar en 1995. Camarles-Cambrils, 47 kilómetros.

Se va a modernizar la vía actual, se va a duplicar y a adaptar la señalización y electrificación para velocidades a 220 kilómetros por hora. Su terminación está prevista en 1996. Cambrils-Tarragona, 18 kilómetros. Se va a modernizar la vía actual y se va a duplicar y a adaptar la señalización y electrificación a 220 kilómetros por hora. Se va a contratar en 1994 y se terminará en 1996. Tarragona-San Vicente de Calders, 25 kilómetros. Tiene ya vía doble —es el único tramo que tiene doble vía actualmente— que le permite llegar a 160 kilómetros por hora. Se va a modernizar para alcanzar, los 220 kilómetros por hora. Está en período de contratación y se prevé terminar las obras en 1995.

Según esta explicación, señoría, la totalidad de los tramos que afectan a la provincia de Tarragona estarán finalizados, como el resto del corredor, en 1996, de acuerdo con lo previsto por el Consejo de Ministros, que ha declarado de interés prioritario la ejecución de obras en este corredor. Las inversiones necesarias en la provincia de Tarragona para construir los distintos tramos serán de 44.000 millones de pesetas. De esta manera, construyéndolo además con traviesa polivalente, estamos sentando las bases de un corredor en velocidad alta entre Barcelona y Valencia, que pueda adaptarse en su día a la red europea y que modernizará de una forma extraordinaria las comunicaciones ferroviarias en uno de los corredores de mayor intensidad de tráfico que tiene actualmente la red, adaptándose a las características del terreno y a la distribución de población que tiene que servir a lo largo de su recorrido.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ANGUSTIAS CONTRERAS VILLAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE PREVISION TIENE EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES SOBRE EL PAGO DE LAS INDEMNIZACIONES ADEUDADAS POR MOTIVOS DE EXPROPIACIONES FORZOSAS? (Número de expediente 180/001943)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 13, de la señora Contreras Villar. Tiene la palabra.

La señora **CONTRERAS VILLAR**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Obras Públicas, usted sabe que siempre causa malestar entre las personas afectadas el retraso en el pago de las indemnizaciones por expropiaciones forzosas, y que a veces esto refuerza un tanto el clima de que la Administración paga tarde y mal, que no se cumplen prioridades en el pago de esas indemnizaciones. Quisiera que nos dijera, señor Minis-

tro, la previsión que tiene su Ministerio sobre cuándo va a ser posible el pago por estas expropiaciones forzosas.

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Señoría, como he tenido ocasión de explicar en repetidas ocasiones, el pago de las expropiaciones pendientes es uno de los objetivos prioritarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, yo diría el más importante de ellos, al que estamos dedicando el mayor volumen de recursos y de esfuerzos. El objetivo que nos proponemos es pagar antes de este verano las expropiaciones pendientes a finales del año 1992, más todas las que se deriven de las realizadas durante el año 1993 del concepto de depósitos previos. Esta prioridad nos llevó a consignar, en el anexo de inversiones de la ley de presupuestos, unas partidas específicas para esta finalidad dotadas con casi 54.000 millones de pesetas. Este importe era la previsión que hicimos en el mes de septiembre pasado para el pago de expropiaciones. Debe considerarse como la cantidad mínima que destinaremos a esta finalidad, y será ampliada en la medida en que sea necesario para lograr este objetivo, tanto como los créditos disponibles de los programas de carreteras y obras hidráulicas lo permitan.

La previsión actual de pagos por expropiaciones para 1993, tanto de la Dirección General de Carreteras como de la de Obras Hidráulicas, que son las dos direcciones generales que trabajan más en ese terreno, es de 56.800 millones de pesetas en carreteras y de 12.000 millones de pesetas en obras hidráulicas, es decir, un total de casi 69.000 millones de pesetas, que supera ampliamente el concepto presupuestario específicamente destinado a este fin en el anexo de inversiones. Estos pagos, que resumen las desviaciones producidas desde 1991 hasta el próximo verano, serán saldados. De este modo el Ministerio recuperará una situación de equilibrio que le permitirá hacer frente, de una forma casi automática, a los pagos de las expropiaciones que vaya efectuando para las futuras obras.

Pero quiero señalarle, señoría, que en los dos últimos años hemos pagado 120.000 millones de pesetas en expropiaciones, lo cual es un buen indicador del esfuerzo que hemos realizado para recuperar el terreno perdido, a pesar de los ajustes presupuestarios, que son los que inevitablemente han producido demoras en estos y en otros pagos que deseamos corregir porque estamos absolutamente comprometidos a abonar todas las expropiaciones pendientes antes de este verano, para lo cual disponemos de créditos presupuestarios...

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

— **DEL DIPUTADO DON RICARDO PERALTA ORTEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE ACTUACIONES TIENE PREVISTO EJECUTAR EL GOBIERNO EN RELACION CON AUMAR, S. A., PARA FACILITAR EL USO DE LA A-7 EN EL TRAMO QUE DISCURRE POR LA COMUNIDAD VALENCIANA? (Número de expediente 180/001951)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 17, del señor Peralta Ortega. Tiene la palabra.

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

Señor Ministro, el pasado día 9 de este mes manifestaba usted en la Comisión de Industria lo siguiente: Entre Valencia y Barcelona deberíamos ser capaces de que la autopista A-7 drenara más tráfico. Tenemos la carretera nacional congestionada y la autopista prácticamente vacía por unas tarifas exageradamente elevadas, que sería un buen negocio para el país en su conjunto, un óptimo social, que fueran más bajas, que la rentabilidad se alcanzara en un periodo de tiempo más largo para que el tráfico se repartiera mejor y no hubiera una infraestructura congestionada y otra infrautilizada.

Anta estas reflexiones realizadas por el señor Ministro, mi Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya le pregunta: ¿Qué actuaciones tiene previsto ejecutar el Gobierno en relación con Aumar, S. A., concesionaria de la A-7, para facilitar el uso de esa autopista en el tramo que discurre por la Comunidad Valenciana?

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

La relativamente escasa utilización de determinados tramos de algunas autopistas es una preocupación constante en el Ministerio, que se manifiesta en concreto ante el uso que se viene haciendo de tramos muy especiales de la A-7 a su paso por la Comunidad Valenciana. En las últimas fechas hemos venido mantenido conversaciones con la sociedad concesionaria de la autopista tendentes a conseguir un mayor uso de la vía, cuya concesión ostenta, mediante la implantación de medidas del tipo de rebajas en peajes, realización de determinadas inversiones, nuevos enlaces para aumentar el grado de permeabilidad de la autopista, así como el uso de la misma como variante en determinadas poblaciones, entre ellas Castellón-Villarreal y Gandía-Oliva.

Quiero recordarle, señoría, que las autopistas de peaje están reguladas por una normativa específica, que

forma parte de contratos de concesión suscritos por las respectivas sociedades concesionarias y la Administración concedente. Esta normativa prevé, por razón de su interés público, la modificación de los servicios contratados, debiéndose otorgar en ese caso al concesionario las oportunas compensaciones, de forma que se mantenga el equilibrio económico-financiero de la concesión. En ese sentido, hay que poner de manifiesto que la sociedad concesionaria, en el curso de las conversaciones a las que se ha aludido anteriormente, ha hecho valer el derecho que le otorga la normativa que rige la concesión, planteando unas compensaciones que tendrían que serle otorgadas en posiciones que no pueden ser aceptadas por la Administración. Por ello, hemos optado por la construcción de las variantes a las que he hecho antes alusión, concretamente la de Castellón y la de Gandía, cuyos proyectos están ya redactados y alguno de ellos adjudicado.

En conclusión, señoría: con la construcción de estas variantes por parte de la Administración y el consiguiente uso libre de peaje de las mismas, resolveremos el problema de congestión de dos de los puntos más conflictivos del corredor de que se trata, aunque ello obviamente no agote la posibilidad de continuar efectuando estudios y negociaciones con la concesionaria para resolver otros puntos conflictivos que existen en este itinerario, no pudiendo, desgraciadamente, modificar unilateralmente los términos de la concesión, como nos gustaría poderlo hacer, y no pudiendo aceptar tampoco las compensaciones que la empresa propone, porque entendemos que son lesivas para el interés público.

Muchas gracias.

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

Señor Peralta.

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

Señor Ministro, yo quiero recordarle que ese mismo día 9 de marzo manifestaba usted: En las autopistas llamadas privadas el contribuyente puso seis pesetas por cada peseta que aportó el accionista privado. Su carácter de privado deja bastante que desear, y hubiera sido mejor para la colectividad nacional que hubieran permanecido en manos del sector público. Yo estoy convencido, señor Ministro, de que, efectivamente, las concesionarias privadas, sobre esa base, estarán dispuestas a reclamar aún más, pero yo creo, señor Ministro, que la posición de la Administración tiene que ser una posición firme en defensa del interés global, del interés de la sociedad. Yo creo, señor Ministro, que intentar conseguir un mayor tráfico en la autopista A-7 es la mejor solución desde el punto de vista de los intereses globales, mejor que la construcción de variantes, que sólo en el caso de la Comunidad Valenciana se multiplicarían. Está el caso de Castellón capital, Gandía (que ha sido citada por usted), Sollana, Sueca, Oliva,

Altea... Serían infinitas las variantes que sería necesario realizar en las actuales nacionales, con un costo muy importante. Quiero recordarle, señor Ministro, que en el Plan Director de Infraestructuras se prevé la creación de una autovía paralela a la A-7, y todo ello sobre la base de una infrautilización de la A-7.

Por tanto, señor Ministro, la posición de nuestro Grupo es apoyarle e instarle a que adopte una posición más exigente en relación con Aumar, de cara a conseguir que, efectivamente, sea posible facilitar la utilización de esa autopista.

Gracias. **(El señor Ministro de Obras Públicas y Transportes pide la palabra.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Le restan ocho segundos, señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Los suficientes, señor Presidente, para decir que mi posición firme tiene como límite la ley; que no puedo modificar los términos de la ley, porque la ley concede derechos que no pueden ser modificados por la Administración.

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

— **DEL DIPUTADO DON OSCAR BERGASA PERDOMO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE RAZONES JUSTIFICAN LA PARALIZACION DE LA EJECUCION DEL PROYECTO DEL PUERTO INDUSTRIAL DE ARINAGA (GRAN CANARIA)? (Número de expediente 180/001956)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 20, del señor Bergasa Perdomo.

El señor **BERGASA PERDOMO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Obras Públicas, su señoría conoce perfectamente que el polígono industrial de Arinaga, en la isla de Gran Canaria, constituye la mayor área industrial, que además ha sido una promoción de carácter público en la que participan simultáneamente la Sociedad Estatal de Promoción del Suelo y el Cabildo Insular de Gran Canaria.

Con objeto de que dicha área industrial viese reforzadas sus posibilidades de desarrollo y consolidación, se proyectó un puerto industrial como infraestructura anexa a la misma y se ha suscrito, de acuerdo con los datos que yo poseo, un convenio de colaboración entre las administraciones implicadas por el cual el Cabildo Insular de Gran Canaria asumía la responsabilidad de ejecutar el proyecto y la Junta de Obras del Puerto de Las Palmas la responsabilidad de su gestión posterior. Este proyecto fue incluido en el programa Regis de la Comunidad Europea, recibiendo una subvención del 50

por ciento del importe de ejecución de obra. En cualquier caso constituía un proyecto de inversión importante en una isla como Gran Canaria que padece una situación de baja actividad económica y atonía general de su economía. Sin embargo, y a pesar de que ha habido información pública, ha habido concurso público, publicado en los correspondientes boletines oficiales, respecto de dicho proyecto, recientemente se han suscitado dudas importantes y conflictos entre las diferentes administraciones implicadas que han llevado en la práctica a una situación de parálisis de esta iniciativa.

Por ello, señor Ministro, me gustaría que S. S. informara a la Cámara sobre qué razones justificarían en todo caso la paralización de la ejecución de dicho proyecto y cuáles serían las opciones previsibles.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): La titularidad del polígono industrial de Arinaga le corresponde a la asociación mixta de compensación formada por el Cabildo Insular, SEPES y la Comunidad Autónoma de Canarias. Desde 1983 esta asociación ha venido planteando la necesidad de construir un puerto industrial en dicho polígono como elemento estratégico para su promoción. La entonces Junta de Puertos del Estado de Las Palmas y la Dirección General de Puertos, a petición del Cabildo Insular y del Gobierno de Canarias, no consideraron en el pasado necesario realizar esa inversión porque entendían que no existiendo saturación en el puerto de Las Palmas, no era rentable acometerlo. Pero, a pesar de ello, el Cabildo Insular de Gran Canaria y la Cámara de Comercio mantuvieron una reivindicación continuada para construir dicho puerto y, en base a ello, el Cabildo Insular presentó ante la Comunidad Económica Europea una solicitud para financiar el proyecto, el cual fue aprobado produciéndose un relanzamiento de la petición y de la necesidad de realizar el concurso para la adjudicación de las obras, planteándose entonces un problema de tipo competencial.

Este conflicto de competencias se resolvió gracias a un convenio firmado entre el Cabildo Insular de Canarias y la Junta de los Puertos del Estado, por el cual se entendía que la Junta de Puertos del Estado iniciaría el expediente para incluir en su zona de servicio la zona marítimo-terrestre afectada por las obras proyectadas; que el polígono de Arinaga cedería tres parcelas a la Junta de Puertos, y que la Dirección General de Puertos tendría que aprobar técnicamente el proyecto, sin cuya aprobación no se podrían iniciar las obras que correrían a cargo del Cabildo Insular de Gran Canaria. Terminadas las obras, la Junta de los Puertos del

Estado en Las Palmas las recibiría para su explotación dentro del sistema general portuario.

Examinado el proyecto, la Dirección General de Puertos no lo aprobó en su momento, exigiendo una serie de requisitos técnicos que suponen, de hecho, la revisión del proyecto y la redacción de uno nuevo y, por lo tanto, en cumplimiento de las cláusulas del convenio anteriormente citado, que no se inicien las obras hasta que no exista un acuerdo sobre el proyecto. El Cabildo ha pedido a la autoridad portuaria de Las Palmas que ella misma realice la modificación del proyecto, lo que se está efectuando en este momento a través de la tramitación de un contrato-convenio, por el cual el puerto de Las Palmas asumiría la realización del proyecto a cuenta del Cabildo Insular de Gran Canaria. En caso de llegarse a un acuerdo, los trabajos serían realizados por el personal de SEPES del puerto de Las Palmas.

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

— **DEL DIPUTADO DON ISIDORO GRACIA PLAZA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUAL ES LA SITUACION DE EJECUCION DE LOS DISTINTOS TRAMOS DE LA CARRETERA N-640 EN SU TRANSITO POR GALICIA? (Número de expediente 180/001959)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 23, que formulará la señora Bravo Doviso.

La señora **BRAVO DOVISO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, la carretera N-640 articula el territorio de Pontevedra norte uniendo una zona de gran importancia económica por su producción agrícola y ganadera con la zona costera. Une además muchos núcleos de población importantísimos para esta provincia como son Lalín, La Estrada, Cuntis, Caldas y Villagarcía de Arosa, siendo además el enlace con la autopista A-9 de toda esta zona. En un momento en que el debate de infraestructuras parece centrado mayoritariamente en autopistas, autovías y grandes obras, existen carreteras muy importantes para gran cantidad de ciudadanos que pasan más desapercibidas para los medios de comunicación pero no para sus usuarios. Por ello le formulo la siguiente pregunta. ¿Cuál es la situación de ejecución de los distintos tramos de la carretera N-640 en su tránsito por Galicia?

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

señoría, la carretera N-640 tiene su origen en Vegadeo y su final en el puerto de Villagarcía de Arosa, si bien en su recorrido se superpone entre Lugo y Nespereira, con la 540, y entre Lalín y Chapa con la 525, formando parte de estas carreteras en estos tramos.

La actual situación de estos tramos de la 640 es la siguiente: están en servicio los tramos Meira-Lugo, con 40 kilómetros; Lugo-Guntín, 15,5, y Lalín-Chapa, con 17 kilómetros. Están en ejecución el tramo Vegadeo-Meira, con 36 kilómetros y el de Chapa-Caldas-Villagarcía, con 55 kilómetros. La terminación de las obras del primero está prevista para junio de este año y las del segundo para diciembre de 1994. Restan las obras correspondientes a los tramos de intersección de la 540, con el límite de la provincia de Pontevedra, 22 kilómetros, y el límite de la provincia de Lugo con Lalín, 20 kilómetros, y la variante de La Estrada, 5,5 kilómetros. Estos tramos que no están ya en servicio o en ejecución van a ser licitados en el presente año, con lo que la citada carretera 640 tendrá al final de su acondicionamiento la capacidad y la seguridad vial requeridas por la demanda del tráfico a la que sirve.

En resumen, señorías, tenemos en ejecución prácticamente 90 kilómetros y nos quedan por contratar otros 50 kilómetros que van a ser contratados en este año para poder terminar estas obras de la carretera N-640 en los plazos técnicamente más cortos posibles.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL OLEA ALVAREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUANDO PREVE EL GOBIERNO QUE COMIENCEN LAS OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA CARRETERA NACIONAL N-432 DE BADAJOZ A GRANADA EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE BADAJOZ Y SANTA MARTA DE LOS BARROS? (Número de expediente 180/001960)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 24, del señor Olea Alvarez.

El señor **OLEA ALVAREZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, la nacional 432 es un eje importante de la red de carreteras de interés general del Estado, pero también es un importante elemento de articulación territorial de la provincia de Badajoz, sobre todo en su tercio meridional que sirve de nexo de unión entre diversas comarcas y municipios cuya intercomunicación debe ser fluida y segura. El acondicionamiento, con lo que conlleva de mejora de plataforma, eliminación de curvas, realización de obras de fábrica, etcétera, supone un incremento en la calidad de las infraestructuras que ha de influir favorablemente en el desarrollo socioeconómico de una zona que precisa de inversiones y ayudas para su despegue.

Por esta razón, le formulo la siguiente pregunta: ¿cuándo prevé el Gobierno que comiencen las obras de acondicionamiento de la carretera N-432 de Badajoz a Granada, en el tramo comprendido entre Badajoz y Santa Marta de los Barros?

Gracias.

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

Tiene la palabra el señor Ministro.

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

Se acaba de resolver el concurso planteado para el acondicionamiento de la 432, en el tramo Badajoz-Santa Marta de los Barros, habiendo sido preadjudicado por un importe de 985 millones de pesetas y un plazo de ejecución de diecisiete meses a partir del inicio real de las obras. Previa la correspondiente tramitación, la adjudicación definitiva se producirá en el próximo mes de abril, iniciándose las obras de forma inmediata.

Actualmente, este tramo presenta un trazado aceptable y un ancho de diez metros, salvo en pequeñas partes de su recorrido. Las nuevas características serán de entre siete y diez metros de anchura y se ejecutarán siete pequeñas variantes para corregir el trazado. El radio mínimo será de 500 metros y con tales características este tramo quedará con la capacidad y la seguridad adecuadas a la demanda de tráfico y a la función que desempeña dentro del sistema de transportes, gracias a esta inversión de casi mil millones de pesetas, que se iniciará en el próximo mes de abril y que se ejecutará a lo largo de los próximos diecisiete meses.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL OLEA ALVAREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿EN QUE PLAZO ESTA PREVISTO QUE ENTRE EN SERVICIO EL TRAMO DE LLERENA-LIMITE DE LA PROVINCIA DE BADAJOZ, DE LA CARRETERA N-432, DE BADAJOZ A GRANADA? (Número de expediente 180/001961)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Pregunta número 25 del señor Olea Alvarez, que tiene la palabra. (El señor Presidente ocupa la Presidencia.)

El señor **OLEA ALVAREZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿en qué plazo está previsto que entre en servicio el tramo Llerena-límite de la provincia de Badajoz de la carretera N-432, de Badajoz a Granada?

Gracias.

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

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

Las obras del tramo entre Llerena y el límite de la provincia de Córdoba, objeto de su pregunta, se realizan mediante dos proyectos independientes si bien ambos adjudicados a la misma empresa, entre Llerena y Azuaga, con un presupuesto de 1.324 millones de pesetas, y entre Azuaga y el límite de la provincia de Córdoba con un presupuesto de 734 millones de pesetas. En ambos tramos, el Plan General de Carreteras preveía obras de ensanche de plataforma y pavimentación. No obstante, tras los estudios realizados, y a la vista de las deficiencias que presentaban, se optó por realizar un acondicionamiento, mejorando con ello notablemente sus características técnicas, así como la seguridad de la circulación, con lo que la plataforma de cinco metros y sin arcén pasa ahora a ser de entre siete y diez metros incluyendo el arcén. Los radios mínimos serán de 450 metros en el tramo Azuaga-límite de la provincia de Córdoba, y en el tramo Llerena-Azuaga, dadas sus características, tendrá sólo una curva de 350 metros, otra de 360 y el resto de 400 metros. Se han introducido, además, la ejecución de variantes de las cuatro poblaciones con travesía en la 432, lo que la convierte en una moderna carretera, con características adecuadas a su función.

Las obras se están desarrollando con buen ritmo, por lo que está prevista la apertura al tráfico del tramo Azuaga-límite de la provincia de Córdoba para el próximo mes de julio. Asimismo, se está dando prioridad a la ejecución de las variantes de Llerena, Berlanga, Azuaga y Granja Torre de Hermosa, para ponerlas también en servicio durante este verano. El tramo Llerena-Azuaga tenemos previsto terminarlo en el mes de septiembre próximo, pero estamos acelerando el ritmo de ejecución para poderlo abrir al tráfico quizás en el mes de julio, para que pueda servir a la temporada veraniega. En todo caso, en el mes de septiembre habremos terminado las obras no de mejora del pavimento, como estaba previsto, sino de gran acondicionamiento en una carretera que quedará con características de trazado y de seguridad magníficas y perfectamente adaptadas a la demanda del tráfico a la que sirve. Habremos invertido en ello, señoría, 2.000 millones de pesetas, que mejorarán sensiblemente la infraestructura viaria en esta zona.

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

El señor **OLEA ALVAREZ**: Me alegro de su respuesta, señor Ministro, y estoy seguro de que a los habitantes de la comarca de la campiña de Badajoz todavía más, como usuarios más directamente beneficiados por la mejora que supondrá la entrada en servicio del tra-

mo de la carretera que ha motivado la pregunta. Me alegra doblemente comprobar que la planificación llevada a cabo por su Ministerio va cumpliéndose para mejorar las condiciones de las infraestructuras de las comarcas que más necesitan que se potencien las capacidades, mayores o menores, de desarrollo socioeconómico.

Considero muy alentador que vayan abriéndose vías de comunicación de alta capacidad entre distintas comunidades autónomas que permitan el tránsito rápido y seguro de personas y mercancías, por lo que supone de facilitar la permeabilidad y la intercomunicación entre regiones que, pese a ser limítrofes o vecinas, han estado tradicionalmente condenadas a no poderse relacionar con suficiente intensidad, por una deficiente infraestructura de comunicación.

Muchas gracias.

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARIA TERESA SEMPERE JAEN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE HAY DE CIERTO ANTE UNA POSIBLE PERDIDA DE CATEGORIA DEL AEROPUERTO DE ALICANTE? (Número de expediente 180/001962)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 26, de la señora Sempere Jaén.

La señora **SEMPERE JAEN**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, el aeropuerto de El Altet, en la provincia de Alicante, está siendo objeto de polémica y comentarios sobre la pérdida de su categoría como aeropuerto internacional. Aunque conociendo que a efectos de la normativa de la CEE de 1991 se mantiene dicha categoría, siguen continuando los rumores de que a corto plazo el Gobierno podría revisar las categorías de algunos aeropuertos, y éste podría verse afectado, con posibles perjuicios de reducción de vuelos, pérdida de categoría internacional, etcétera.

Ante la incógnita y preocupación, y con vistas a clarificar la situación en que quedará este aeropuerto, es por lo que le hago la siguiente pregunta: ¿Qué hay de cierto ante una posible pérdida de categoría del aeropuerto de Alicante?

Muchas gracias.

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

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

Nada absolutamente, señoría. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes no tiene prevista ninguna modificación en la clasificación aeroportuaria del aero-

puerto de Alicante. Según las normas comunitarias, se denomina aeropuerto comunitario, con carácter internacional, aquel que, por autorización de las autoridades competentes, está habilitado para el tráfico aéreo con países terceros, es decir, con países que no forman parte de la CEE. En la actualidad, todos los aeropuertos explotados por el Ente público AENA están definidos como internacionales, excepto algunos de poco tráfico. Esta clasificación se ha mantenido a efectos de los reglamentos comunitarios y, por tanto, conviene insistir, señoría para salir al paso de estas especulaciones, en que el aeropuerto de Alicante mantiene su definición como aeropuerto internacional, y por ello aparece como tal en la lista oficial de aeropuertos internacionales recogida en la publicación de información aeronáutica AIP-España.

Por otro lado conviene significar que el aeropuerto de Alicante está operativo durante las 24 horas y no existe intención alguna de modificar su horario operativo. El número de vuelos y el índice de actividad de un aeropuerto está en función de la demanda existente, lo cual es resultado de lo que decidan las compañías aéreas en función de la demanda a la que sirven, que en el uso de su autonomía comercial cubrirán o no vectores de vuelo específicos en función de la rentabilidad que para las mismas supongan. Pero el aeropuerto de Alicante, operativo las 24 horas y que va seguir siendo operativo las 24 horas, está situado en el octavo lugar de los aeropuertos que componen la red aeroportuaria española y ha registrado durante el pasado año 2,8 millones de pasajeros, 25.000 aeronaves y 4,5 millones de toneladas de mercancías, lo que supone una variación del cinco, del ocho y del menos 10 por ciento respectivamente con relación al año 1991, lo que en ningún caso hace temer que fuera necesario modificar sus condiciones operativas sino, todo lo contrario, potenciarlas para que el aeropuerto de Alicante pueda seguir prestando el servicio que presta actualmente a toda la zona de Levante.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON LUIS DE TORRES GOMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SR. MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES: ¿QUE PROYECTOS TIENE EL MOPT RESPECTO AL TRAVASE DEL RIO JANDULA EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DE ANDALUCIA AL PANTANO DE MONTORO EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DE CASTILLA-LA MANCHA? (Número de expediente 180/001965)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 29, del señor De Torres Gómez.

El señor **DE TORRES GOMEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro ¿qué proyectos tiene el Ministerio de Obras Públicas respecto al trasvase del río Jándula, en la Comunidad Autónoma de Andalucía, al pantano de Montoro para la Comunidad Autónoma de Castilla-La Mancha?

Muchas gracias.

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

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

Con el objeto de reforzar el abastecimiento urbano de Puertollano y el sector industrial allí instalado se está redactando un proyecto de conexión del embalse del Jándula con el de Montoro mediante una elevación de unos 50 kilómetros y un desnivel de unos 300 metros. El Ministerio de Obras Públicas y Transportes supervisa e inspecciona la redacción del proyecto y la ejecución de las obras, a la vez que financiará una parte de las mismas para auxiliar al Ayuntamiento de Puertollano, sin perjuicio de la competencia de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, la reordenación y asignación de los recursos hidráulicos afectados. La financiación está previsto que corra a cargo de las empresas Afesa, Enfersa, Repsol y Detesa, y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con una aportación de 700 u 800 millones de pesetas por parte de este último, para un proyecto que se estima en 3.500 millones de pesetas y que resolverá el problema de abastecimiento a Puertollano, al mismo tiempo que resolverá también el problema que afecta a las industrias instaladas en su polígono industrial que, como sabe S. S. han tenido que ralentizar su actividad productiva como consecuencia de las dificultades en abastecimiento de agua que quedarán subsanadas con esta modificación del sistema de abastecimiento a la ciudad y a su entorno industrial.

Muchas gracias.

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

El señor **DE TORRES GOMEZ**: Señor Ministro, quiero que quede constancia clara y rotunda de que en ningún momento mi Grupo pretende aguarle la fiesta a nadie con el tema del trasvase del Jándula. Igualmente nadie podrá exhibir como pretexto, dado el actual período de sequía y la imposibilidad de trasvasar nada ante el conflicto que se avecina con la regulación de empleo en Repsol, que es por culpa del Partido Popular; lo digo porque conozco el paño. Expreso igualmente mi protesta ante la connivencia de dos administraciones socialistas, la correspondiente a Jaén, Ayuntamiento de Andújar, Junta Rectora del parque de Sierra Morena, Diputación y Junta de Andalucía, por su inhibición ante el problema, alegando ignorancia, después de cuatro meses de darle el visto bueno al proyecto, y del Minis-

terio de Obras Públicas al no informar en tiempo y forma a esa Administración del proyecto que se pretende, con objeto de alegar y discutir lo que se estimare conveniente.

Señor Ministro, pedir agua a Jaén en estos momentos es como pedir a un hemofílico que se haga donante. Realizar el trasvase del Jándula, hoy al ocho por ciento de su capacidad, al Montoro, so pretexto de que peligra el empleo de miles de personas, es sólo decir una mínima parte de la verdad con fines demagógicos, para ocultar, por otro lado, gestiones empresariales. Exigir solidaridad una provincia que tiene comunicaciones de alta velocidad a otra a la que le han quitado los trenes es una burla. Pedir solidaridad a una provincia con alta tasa de desempleo otra que tiene problemas precisamente por la acumulación de empresas es, cuando menos, una ironía. Cuando en Jaén se habla de restricciones, ustedes nos hablan de trasvase. Somos solidarios, señor Ministro, además de perjudicados, pero no necios. ¿Quién se ha solidarizado con nosotros cuando se nos contamina la cuenca del Jándula? ¿Quién nos ha pagado el cambio de cuenca al que nos hemos visto obligados como consecuencia de dicha contaminación? ¿Por qué va a ser más solidaria la defensa del Parque Nacional de Cabañeros que la que nosotros estamos haciendo del Parque de Sierra Morena, pongo por ejemplo?

Señor Ministro, dennos ustedes participación a Jaén. Vamos a hablar las partes interesadas, sobre todo nosotros, que somos los perjudicados.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor De Torres.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señor Diputado, lamento profundamente su demagogia. Aquí no hay perjudicados. Se trata de equilibrar los recursos hidráulicos que existen en España para atender necesidades imperiosas de plantas industriales que, si pararan, pondrían no en peligro sino que pondrían en la calle a centenares de trabajadores, y garantizar el suministro a una ciudad que tiene el mismo derecho que cualquier otra ciudad de España a tener garantizados los suministros de agua para sus habitantes y para las industrias instaladas en su territorio. Eso no perjudica para nada a Jaén, señoría. No venga usted aquí esgrimiendo el argumento del agravio o del perjuicio comparativo, que utilizan ustedes con tanta frecuencia y con tanta demagogia.

Lamento profundamente su intervención, porque es una muestra más de eso que ya dijo un día su líder, el señor Aznar, de que ustedes no harían trasvases, seguramente porque no tienen ni la capacidad ni la voluntad de contribuir a la cohesión de España. (**Protestas en los bancos del Grupo Popular.—Varios señores Diputados del Grupo Socialista: ¡Muy bien! ¡Muy bien!—Aplausos.**)

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

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARIA TERESA SEMPERE JAEN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUE TIPO DE INVERSIONES SE VAN A REALIZAR POR PARTE DEL GOBIERNO PARA ESTE AÑO 1993 EN EL AEROPUERTO DE ALICANTE?** (Número de expediente 180/001963)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 27, de la señora Sempere Jaén.

La señora **SEMPERE JAEN**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, el aeropuerto El Altet, de nuevo en la provincia de Alicante, es un aeropuerto que mantiene un alto nivel de tráfico dado que esta provincia alicantina de zona industrial y turística hace que sea un aeropuerto con un gran movimiento de pasajeros, como bien me ha informado usted en su respuesta a mi anterior pregunta.

A esta Diputada, interesada en que se continúe invirtiendo en su conservación y modernización, le gustaría conocer las previsiones de inversión que tiene el Gobierno hacia este aeropuerto. Este es el motivo por el que le formulo la siguiente pregunta: ¿qué tipo de inversiones se van a realizar por parte del Gobierno para este año 1993 en el aeropuerto de Alicante?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Sempere.

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

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

Señoría, en el plan de inversiones de AENA, el Ente público encargado de la gestión de los aeropuertos españoles, en el período 1993-1997 están previstas un conjunto de obras en instalaciones y servicios para dotar al aeropuerto de Alicante de los instrumentos necesarios para atender de forma adecuada al tráfico que soporta. Estas inversiones están cifradas en este momento en 5.500 millones de pesetas, 5.500 millones que irían destinados a la reposición de mobiliario, a la eliminación de barreras físicas, a la ampliación y remodelación del edificio terminal, en el que invertiremos 2.500 millones de pesetas en una obra que debe terminar en 1994, o en las obras en la terminal de carga a desarrollar a partir del próximo año, y acabar en 1995 con una inversión de casi 1.000 millones de pesetas adicionales. Estas cifras tienen un carácter forzosamente tentativo. Son el resultado de un proceso de planificación que debe revisarse técnicamente en función de la evolución del tráfico, pero que entendemos garantizan adecuadamente las necesidades de funcionamiento operativo de

aeropuerto de Alicante y su ampliación para atender a la demanda prevista en el mismo.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO JAVIER RUPEREZ RUBIO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES SON LOS CRITERIOS SEGUIDOS POR EL GOBIERNO PARA LA FIJACION DE LAS TASAS QUE PERCIBEN LOS PUERTOS ESPAÑOLES?** (Número de expediente 180/001968)

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 32, del señor Rupérez Rubio.

El señor **RUPEREZ RUBIO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cuáles son los criterios seguidos por el Gobierno para la fijación de las tasas que perciben por su utilización los puertos españoles?

Gracias, señor Presidente.

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

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

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

En primer lugar, debo corregir el texto literal de su pregunta, puesto que no se trata de tasas sino de precios, que tienen el concepto de precios privados y que no se regulan, como las tasas, por una normativa tributaria.

Estos precios, administrados por un Ente público, han sido fijados en función de los criterios que establece la Ley de Puertos y de la Marina Mercante, es decir, la explotación, conservación y administración de los puertos, la toma en consideración de las cargas fiscales, de los intereses de los préstamos emitidos, la depreciación de las instalaciones portuarias, un razonable rendimiento de la inversión neta de estos activos que permita generar «cash flow» positivos para seguir efectuando inversiones en el conjunto del sistema y, en general, la rentabilidad que debe seguir una institución, el Ente público Puertos del Estado, que no está recibiendo ya ninguna subvención de corriente ni de capital, y que debe reflejar, a través de las precios que percibe por los servicios portuarios que presta, el coste de las instalaciones, su operación y los «cash flow» positivos que necesita para continuar manteniendo un ritmo de inversión que estimamos debe ser del orden de 40.000 millones de pesetas al año, necesarios para la ampliación de nuestros puertos dentro de una política integrada para el conjunto de los mismos.

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

El señor **RUPÉREZ RUBIO**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, la pregunta tiene que ver con los costes, tiene razón.

Los precios de escala actualmente vigentes en el puerto de Algeciras para un buque medio, de unas 70.000 toneladas, se elevan a 400.000 pesetas diarias, mientras que en el puerto, por demás vecino, de Gibraltar, si eso puede llamarse puerto, en este momento esos costes de escala son de unas 200.000 pesetas por esa misma tonelada, sin limitación de tiempo. Esa es una de las razones por las cuales diversas empresas españolas, públicas y privadas, concretamente Cepsa y Repsol, en este momento están prefiriendo hacer negocios desde el puerto de Gibraltar y no hacerlos desde Algeciras, con las consecuencias negativas que tiene esto para el puerto de Algeciras y para toda la zona.

La razón por la que le hago la pregunta es la siguiente. ¿No sería posible, según la misma Ley de Puertos y el mismo Departamento que usted dirige, considerar una reducción drástica de los costes de escala en el puerto de Algeciras, de manera que esas empresas no tuvieran ninguna justificación para hacer su negocio desde Gibraltar y lo pudieran hacer desde Algeciras, con todas las consecuencias políticas y económicas que eso traería, aun a costa de elevar ligeramente los costes de otros puertos.

De esa manera, se permitiría que el Gobierno español tuviera unos puntos de presión adicionales desde el punto de vista económico y político, no para demandar a esas empresas, por razones patrióticas, que no hicieran ese negocio, sino simplemente para darles razones económicas para que lo hicieran directamente desde Algeciras, con lo cual, el Ejecutivo podría encontrar una razón suficiente para compensar las pérdidas que en este momento se están produciendo en el puerto de Algeciras, en toda la zona del Campo de Gibraltar y, además, buscar un sistema adicional de presión, perfectamente legítimo, sobre una situación que en este momento perjudica claramente los intereses del Campo de Gibraltar, los del puerto de Algeciras y los de toda la comunidad nacional.

Gracias, señor Presidente.

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

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

Su observación es muy pertinente, señor Diputado. Creo que tenemos allí un problema de competitividad con un puerto vecino, que debe ser tomado en consideración. Así, he pedido al Ente público Puertos del Estado que trate de distribuir las estructuras de ingresos y de costes del conjunto del sistema para hacer frente

a esta competencia y ofrecer a nuestros navieros razones algo más que patrióticas para utilizar las instalaciones del puerto de Algeciras.

Espero poderle contestar en breve plazo si esta reflexión que usted sugiere, y que recojo muy positivamente, puede llegar a buen fin.

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

— **DEL DIPUTADO DON PAULINO MONTESDEOCA SANCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUALES SON LOS MOTIVOS POR LOS QUE LAS CARRETERAS CANARIAS HAN QUEDADO EXCLUIDAS DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS DEL ESTADO? (Número de expediente 180/001971)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 35, del señor Montesdeoca. Tiene la palabra.

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ**: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿cuáles son los motivos por los que las carreteras canarias han quedado excluidas del Plan Director de Infraestructuras del Estado?

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señor Presidente, las carreteras canarias no han quedado excluidas del Plan Director de Infraestructuras, entre otras cosas porque este Plan Director todavía no ha llegado a su proceso final de elaboración. Cuando llegue a la Cámara, después de haber sido aprobado por el Gobierno, después de haber sido sometido a consulta con las comunidades autónomas, podrá saber si han sido o no excluidas. Yo le digo que no lo han sido y que no lo van a ser.

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

El señor **MONTESDEOCA SANCHEZ**: Señor Presidente, señor Ministro, el Plan Director de Infraestructuras del Estado, que el Gobierno ha anunciado a bombo y platillo que va a tener una inversión de 18 billones de pesetas para un período de los próximos quince años, ha dejado excluidas a las carreteras canarias. Más tarde, el señor Ministro rectifica y dice que va a haber un anexo a ese Plan Director de Infraestructuras. Y cuando se le puntualiza que con qué efectos va a entrar en vigor dicho anexo, dice que con efectos del año 1996. Vuelve más tarde a rectificar, por segunda vez, diciendo que esos efectos serán a partir del año 1994.

Queremos saber en esta Cámara: ¿Va a haber anexo al Plan Director de Infraestructuras del Estado en lo que se refiere a las carreteras canarias que no están incluidas en el Plan Director? ¿Ese anexo va a tener eficacia a partir de 1996 o a partir de 1994?

Hay que tener en cuenta, señor Ministro, que S. S. y el señor Solchaga han creado los cuatro grandes contenciosos que tiene la Comunidad Canaria con el Gobierno de la nación. Prueba de ello es que en el texto literal de la moción de censura que se encuentra en estos momentos tramitándose en el Parlamento de Canarias, que es un texto literal muy exiguo, se hace referencia a los cuatro grandes contenciosos que tiene planteada la Comunidad canaria con el Gobierno del Estado que son: la financiación autonómica, la fiscalidad, las bases económicas del REF y, concretamente, el problema de las carreteras.

Señor Borrell, es necesario que se sensibilice de los problemas de la singularidad territorial de la Comunidad Autónoma Canaria. Usted y el señor Solchaga son los dos grandes responsables de los contenciosos que han venido originando un pulso permanente entre la Comunidad Autónoma canaria y el Gobierno de la nación.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Montesdeoca. Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

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

Pacientemente, señoría, permítame que le vuelva a decir lo que debería saber si no tuviera otro interés que el de agitar las aguas y crear más confusión.

El Plan Director de Infraestructuras llegará a la Cámara cuando llegue y será aprobado por el Gobierno cuando sea aprobado. De momento es un documento que está siendo objeto de discusión y conocimiento por parte de la sociedad española, de la forma más generalizada posible, y en particular de las comunidades autónomas. Está claro que este Plan tiene que ser el instrumento para el período que cubre canalizar la aplicación de los artículos del REF relativos a la inversión estatal en Canarias, como de momento lo está siendo el protocolo de financiación adicional suscrito por la Comunidad Autónoma de Canarias y el Ministerio de Economía y Hacienda, del cual, se lo recuerdo, señoría, porque obviamente usted no lo recuerda o no lo quiere recordar, se ha complementado la dotación a la Comunidad Autónoma de Canarias con 5.700 millones de pesetas que se integran en el PDI de esta Comunidad. Además, se ha aceptado por la Administración del Estado financiar un conjunto de obras de carretera en Canarias, concretamente la autopista Gando-Las Palmas y la autopista La Orotava-Los Realejos, en el período 1993-96, durante los cuales la Administración central del Estado pondrá a disposición de la Comunidad Autónoma de Canarias 12.258 millones de pesetas para hacer frente a estas obras.

Las otras obras, las que haya que hacer cuando haya que hacerlas, estarán recogidas en el Plan Director cuando éste esté ultimado.

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

— **DEL DIPUTADO DON NEFTALI ISASI GOMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL EXCELENTISIMO SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES: ¿QUE PLANES TIENE EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES PARA LA MODERNIZACION DEL TRAMO FERROVIARIO DE LA COMUNIDAD AUTONOMA DE LA RIOJA, ENTRE CASTEJON Y MIRANDA DE EBRO, CORRESPONDIENTE AL CORREDOR TRANSVERSAL DEL VALLE DEL EBRO? (Número de expediente 180/001973)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 37, del señor Isasi Gómez.

El señor **ISASI GOMEZ**: Gracias, señor Presidente. Señor Ministro, ¿qué planes tiene su Ministerio para la modernización del tramo ferroviario de la Comunidad Autónoma de La Rioja?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Isasi. Tiene la palabra el señor Ministro de Obras Públicas.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señoría, el Ministerio contempla una mejora sustancial de este tramo.

En el tramo Castejón-Logroño, el PDI contempla una elevación sustancial de la velocidad, de forma que se puedan alcanzar velocidades de 160 kilómetros por hora, y en el tramo Logroño-Miranda de Ebro se acometerán las rectificaciones del trazado necesarias para elevar la velocidad a cien kilómetros por hora. En ambos tramos se procederá a una importante mejora y modernización de la señalización y de las instalaciones de telecomunicaciones y seguridad que contribuirán a aumentar la actual capacidad de la vía.

Los datos de ocupación de la línea indican que, de momento, la duplicación podría no resultar necesaria, pero durante mi reciente visita a La Rioja, el Presidente de la Comunidad me hizo llegar un conjunto de observaciones que consideraba de interés al PDI, que están siendo estudiadas por los técnicos del Ministerio. Sin embargo, lo que está contemplado en el PDI implica una inversión de 22.000 millones de pesetas en el tramo Castejón-Miranda, más 500 millones adicionales para supresión de pasos a nivel en este tramo.

Muchas gracias.

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

El señor **ISASI GOMEZ**: Gracias, señor Presidente. Mire, señor Ministro, usted hace el número cuatro de los Ministros de don Felipe González que el Partido Popular, y en concreto este Diputado, se ha visto en la obligación de interpelar sobre la calamitosa infraestructura ferroviaria de La Rioja. Primero fue el Ministro de Transportes, don Abel Caballero, quien el 29 de junio de 1988, en este mismo hemiciclo, entre otras cosas me contestaba textualmente: «El corredor más importante para la Comunidad Autónoma de La Rioja, sin duda, es Logroño-Madrid. El PTF deja un tiempo de viaje de tres horas treinta y dos minutos, en comparación con las seis horas cinco minutos que hay en este momento, lo que significa una reducción del 42 por ciento».

El 10 de noviembre del mismo año 1988, era ya otro Ministro, don José Barrionuevo, el que también en este mismo Pleno me contestaba exactamente lo mismo y, posteriormente, el que fuera Ministro de Obras Públicas y Diputado por La Rioja también se ratificaba en los mismos términos.

Pero la realidad pura y dura, señor Ministro, es muy distinta. Mire usted, a pesar de esa supuesta y eufemística reducción de los tiempos de viaje entre Logroño y Madrid, cualquier ciudadano normal y corriente que tenga que estar en Madrid a lo largo de la mañana o de la tarde de un día cualquiera, debe salir de Logroño a las diez de la noche del día anterior y, tras once horas y media, llega a Madrid-Chamartín a las nueve y media del día siguiente. Señorías, señor Ministro, no les estoy hablando de un país africano ni siquiera de un cuento chino. Esto, señorías, lo padecemos todos los riojanos, incluido este Diputado que les habla.

Por ello, señor Ministro, no se les ocurra negar la evidencia ni volver a mentir otra vez, pues ni este Diputado ni el pueblo riojano se lo vamos a consentir. **(Varios Diputados de los bancos del Grupo Popular: ¡Muy bien!)** Los riojanos estamos ya hartos de tanto agravio, tanta mentira, tanto cinismo, tanto pagar impuestos para no recibir nada a cambio y tanto electoralismo barato, señor Ministro. **(Varios Diputados desde los bancos del Grupo Popular: ¡Muy bien!)** Estamos hartos, señor Borrell, de que ustedes nos ofendan desviando el eje tradicional, socioeconómico y natural que ha supuesto toda la vida el Valle del Ebro, proyectando el nuevo ferrocarril del futuro pasando justamente por los límites este y oeste de nuestra comunidad autónoma.

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

El señor Ministro tiene la palabra.

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

Pero, señoría, ¿no habíamos quedado en que el PDI era faraónico y que no se podía acometer porque planteaba un exceso de inversión? ¿Cómo viene usted aquí a pedir más? ¿Cómo viene usted aquí a decir que hay que invertir más después de que todos los portavoces del Grupo Popular se han desgañado diciendo que este plan es faraónico y poco realista?

No venga usted aquí contándonos historias épicas sobre el pueblo de La Rioja marginado una vez más. Son ustedes los campeones de la marginación. Según ustedes toda España está marginada. Cuando proponemos invertir 18 billones de pesetas se desmelenan diciendo: «¡Qué barbaridad, demasiada inversión!», y al minuto siguiente aparecen todos ustedes con el lápiz de color intentando poner más líneas por todas partes.

Señoría, sea usted un poco consecuente. Si cree usted que la inversión que programamos es excesiva, no plantee usted hacer más inversión; y si plantea usted hacer más inversión —cosa que me parece muy legítima, porque yo también deseo hacer más inversión, sabe usted, toda la que se pueda—, entonces aconséjele a sus portavoces que no critiquen al PDI por exceso de inversión, sino por defecto, pero no esté usted en misa y repicando a la vez; no digan una cosa en un sitio y otra cosa en otro, porque a fuerza de contradicciones se les ve demasiado el plumero. **(Aplausos en los bancos del Grupo Socialista.)**

#### INTERPELACIONES URGENTES:

##### — DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, SOBRE EJECUCION Y COSTES DE LAS OBRAS DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD (TAV) Y, EN GENERAL, SOBRE LA OBJETIVIDAD EN LA ADJUDICACION DE LAS OBRAS Y SERVICIOS QUE SE VAYAN A EJECUTAR CON CARGO A LOS PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO (Número de expediente 172/000196)

El señor **PRESIDENTE**: Punto número 5 del orden del día, interpelaciones urgentes. Interpelación del Grupo Popular, sobre ejecución y costes de las obras del tren de Alta Velocidad y, en general, sobre la objetividad en la adjudicación de las obras y servicios que se vayan a ejecutar con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

Para desarrollar la interpelación, en nombre del Grupo proponente de la misma, tiene la palabra el señor Arenas.

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Con la venia, señor Presidente.

Señoras y señores Diputados, subo a esta tribuna en la confianza de que hoy el Ministro de Obras Públicas y Transportes alcance a percibir el verdadero sentido de esta interpelación, relativa a los costes y desviaciones producidas en la ejecución del Tren de Alta Velocidad Madrid-Sevilla. Mi Grupo, señorías, confía en que de este trámite parlamentario salgan luces sobre las muchas irregularidades hasta ahora conocidas y que proyectan sobre el AVE muchas, muchas sombras en este momento.

Hago esta introducción, señorías, porque el señor Borrell, y lo digo con afecto y respeto, acostumbra interesadamente a confundir las críticas que hace el Grupo

Popular hacia los modos y formas en los que el Gobierno socialista lleva a cabo la ejecución de las obras públicas con el hecho en sí de que se realicen obras de infraestructura en nuestro país. Nuestro Grupo, como todos los grupos, apoya las obras de infraestructura, y cuestión distinta es que compartamos la forma de gestionar del Gobierno socialista. Si interesadamente se confunde nuestra crítica a la gestión del Gobierno con lo que significan las obras de infraestructura, señorías, se estará muy lejos de la realidad y se estará faltando a la verdad.

Mi Grupo no está en contra, ¡cómo lo iba a estar! de que se hagan carreteras, de que se puedan lanzar satélites o de que se construyan trenes de alta velocidad. Pero sí está en contra, señor Ministro, de que las autovías cuesten el doble de lo previsto y se terminen cuatro años después. No puede estar de acuerdo con que el satélite Hispasat no sea rentable para España; no puede tampoco estar de acuerdo con las desviaciones de coste sin justificar que se producen en las obras del AVE. De eso sí estamos absolutamente en contra. En contra, sobre todo, señor Ministro, de que haya comisiones en las obras públicas que se firman y contratan con los impuestos de los españoles. Existen evidencias, señorías, por todos conocidas, que seguramente confirman expresamente un rumor generalizado en la opinión pública española, un rumor que dice en la calle española que desde hace algunos años no se produce en nuestro país ningún contrato millonario de las administraciones públicas que no lleve aparejado algún aprovechamiento o enriquecimiento particular.

Señor Ministro, no podemos compartir que al mismo tiempo que se vuela con el AVE de Sevilla a Madrid hayan volado cientos de millones, puede ser que más de mil, que no han tenido nada que ver con el proyecto final. Señor Ministro, este Grupo le tiene que reconocer que el AVE es una gran obra de ingeniería; yo, personalmente, estoy orgulloso del AVE, le reconozco que utilizo el AVE todas las semanas, que espero seguir utilizándolo y que me parece que el AVE y otras obras realizadas en Sevilla con motivo de 1992 han resuelto parte de la deuda histórica que tenía España con Andalucía, una de las tierras más pobres de nuestra nación española. Pero también, señor Ministro, después de decir esto, me parece legítimo preguntar cómo es posible que el primer presupuesto aprobado por el Gobierno sobre el AVE fuera de 262.000 millones de pesetas y la última estimación de su Ministerio, en documento que tengo, que tampoco es robado, diga que cerca del medio billón de pesetas. Esta estimación corresponde, señorías, a marzo de 1991. Usted ha llegado a decir ya que ese medio billón de pesetas le parecería incluso una cifra razonable.

Señor Ministro, este Diputado de la circunscripción de Sevilla tiene que decir las decisiones que le parecen beneficiosas para Sevilla, pero como obligación suprema tiene la de conocer cuál es el destino de los impuestos de los sevillanos, de los impuestos de los andaluces, de los impuestos de los españoles. Por eso yo le quiero

hacer alguna pregunta inocente, señor Ministro: ¿Puede decir en esta Cámara, a estas alturas, cuánto ha costado de verdad el AVE? ¿Nos puede decir cuál ha sido el coste final del AVE, señor Ministro? Y le digo esto porque en el primer contrato ni siquiera tuvieron en cuenta en la aprobación del Consejo de Ministros ni el material rodante ni las máquinas ni las expropiaciones ni muchos otros conceptos.

Señor Ministro, ¿en qué medida ha influido en que hoy no sepamos el coste del AVE la guerra interna, la batalla que en su momento se libra en el Gobierno y que tiene al antiguo Vicepresidente y al Ministro de Obras Públicas de entonces defendiendo al AVE y al Departamento de Economía y Hacienda, en el que usted estaba, rotundamente en contra de la realización de esa obra? **(El señor Rojo García: ¿Y qué tiene que ver eso?)** Explíquenos qué tiene que ver, como dice el Diputado socialista, la batalla interna interdepartamental con el hecho de que se haya producido falta de planificación, mala gestión e improvisación en todo el desarrollo de la obra.

Fijense, señorías, hay desviaciones y comisiones. En el contrato de electrificación, señalización y telecomunicación hay una desviación al alza sin justificar de 37.000 millones de pesetas. Señorías, saben ustedes que este es el contrato de las comisiones. Que este contrato de los 37.000 millones —señor Borrell, tengo todos los documentos— es el contrato de las comisiones. **(El señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, Borrell Fontelles, hace gestos negativos.)** ¿Se puede saber, señor Borrell, cuánto se ha encarecido el proyecto por el pago de las comisiones? ¿Se puede saber, señor Borrell, si las ofertas son las mejores porque hay intermediarios?

Señor Ministro, no venimos a este debate a discutir con usted ni de cavernas ni de cuevas, de lo que tanto habría que hablar, venimos a discutir sobre fondos públicos.

Yo no creo que la Cámara espere hoy sus insultos ni mi réplica, ni siquiera que me intente ofender llamándome envidioso por el éxito del AVE. Nosotros queremos hablar hoy, y lo decimos en la interpelación, de los costes y de las comisiones, porque, señorías, desviaciones presupuestarias en este proyecto y comisiones son exactamente el mismo problema. **(Un señor Diputado del Grupo Popular: ¡Muy bien!)** No se equivoque, señor Borrell. Si usted elude esta materia, si nos hace un discurso a continuación sobre catenarias y fibras ópticas, si como acostumbra insulta a mi Grupo Parlamentario, usted habrá perdido —y lo digo con toda la serenidad y sin problema— una oportunidad importante para recuperar credibilidad y respetabilidad no solamente en torno a su gestión, sino a la gestión de su Partido, de su Gobierno, y déjeme que le diga, credibilidad en torno a la gestión de la cosa pública en general.

Hoy, los ciudadanos españoles, de forma alarmante, están dudando de la limpieza y de la eficacia en la gestión de los fondos públicos. Le invito, señor Ministro,

a que no perdamos esta oportunidad de claridad y de transparencia. Hablemos de las comisiones, señor Ministro.

Fíjese, señor Borrell, que no utilizo el término corrupción ni que tampoco sacaré conclusiones con respecto de a dónde ha ido a parar el dinero de las comisiones, pero comisiones ha habido en el AVE y en torno al AVE. ¿Dónde está ese dinero?

Parece que esa misión de investigación corresponde al Poder Judicial y a este Poder Judicial le corresponde depurar si existieran responsabilidades jurídicas e individuales, pero aquí en Las Cortes, señorías, tendremos que valorar las responsabilidades políticas aparte de las responsabilidades jurídicas individuales.

Señor Ministro, comisiones ha habido y usted lo sabe. Inmediatamente después de ser nombrado Ministro pidió a los constructores que no pagaran comisiones en las adjudicaciones de obras. Se publicó y no se desmintió. A las comisiones, en algunos casos, se les llama trabajos de consultoría, y todos sabemos lo que hay detrás de esa denominación, en algunos casos. Pues bien, señorías, señor Ministro, en una obra pública, se llame consultoría o comisión, no puede haber una peseta en ese concepto, porque en la adjudicación de obras públicas sólo puede primar el interés público hacia la mejor oferta, nunca la intermediación o el trato de favor.

Señorías, ha habido comisiones a personas cercanas al Partido del Gobierno o incluso al propio Gobierno, a personas que recientemente han tenido responsabilidades ni más ni menos que en La Moncloa. Pero fíjese bien, eso no es lo más importante, lo más importante es que exista la comisión, esa es la gravedad objetiva del asunto en sí mismo.

Puede que estas personas y empresas camuflaran sus comisiones bajo el nombre —como le decía— de consultorías y trabajos técnicos (a veces es práctica habitual porque nadie pone en sus puertas ni en sus rótulos «comisionista, seguidor o extorsionador eficaz»), pero cometerá un grave error, señor Ministro, si en este debate no llama a las cosas por su nombre.

Recordemos brevemente los hechos. Fíjese, señor Ministro, que en este debate yo también podría hablar de los asuntos recogidos en el caso Filesa y no lo voy a hacer. **(Algunos señores Diputados del Grupo Socialista: ¡Ya lo has hecho!)** Si lo hiciera tendría que estar toda la tarde. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señorías.  
Señor Arenas, le ruego concluya.

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Voy acabando, señor Presidente.

Voy a hablar solamente de los hechos que se han publicado en los medios de comunicación referidos al asunto del AVE y que no han sido desmentidos por nadie.

Señor Ministro, usted se ha limitado a decir que le parece regular haber tenido un consejero de Tifsa, em-

presa filial al 100 por cien de Renfe, que pertenece al mismo tiempo a una consultoría que trabaja para un adjudicatario del Ministerio de Obras Públicas, un subministrador de Obras Públicas y de Renfe.

Pero usted, señor Ministro, no puede quedarse ahí. Este consejero al que usted aludía que le parecía regular, hasta el 2 de febrero de 1989 era Director del Gabinete para las Infraestructuras y Seguimiento de Situaciones de Crisis, cargo que ejercía en el Palacio de La Moncloa. Y este colaborador, una semana después de salir del Palacio, constituye una sociedad que firma un contrato con un adjudicatario posterior en el que se contiene una comisión del dos por ciento sobre el precio base de adjudicación. Además, señorías, este mismo colaborador del Gobierno había entrado como consejero de la empresa Tifsa, pública, filial de Renfe, designado por el Gobierno, cuando esa empresa tenía como única o básica finalidad supervisar y controlar la electrificación del AVE.

Señor Ministro, no puede pretender que aceptemos este contrato como un contrato de prestación de servicios. Lo que sí tiene que reconocer es que estas comisiones han encarecido todas las ofertas y adjudicaciones de oferta en torno al AVE.

Y, señorías, aparte de Atacir o de Tifsa, sociedades a las que me he referido, sería bueno que nos informara en esta Cámara sobre las comisiones —y tengo los contratos— que se reciben a través de la empresa Informática 2020 o de la empresa GTP, Sociedad Anónima. Porque, creo yo, señorías, que si uno tiene conocimiento del pago de comisiones a alguien que intermedia entre las administraciones públicas y una empresa, lo mínimo que habrá que exigir es la oportuna investigación.

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

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Señor Ministro, yo quiero que usted aclare ante la Cámara qué investigación está realizando en este momento; qué ha hecho el Gobierno para aclarar estos hechos; que nos diga, si ha habido sobrecostes, quién va a restituir el dinero; que nos diga si usted cree que una multinacional paga contratos de intermediación a cambio de nada; que nos diga si ha solicitado a la Intervención General del Estado una auditoría completa de todos los gastos del AVE; que nos diga si ha investigado si alguien de Renfe o del Ministerio ha hablado con los comisionistas; que nos diga qué investigación interna se ha abierto en La Moncloa, porque hay que decir que el señor Ornia, Director General, ha estado al frente de una Dirección General muy importante, de asuntos delicados, y que ha hecho inversiones públicas importantes en los últimos tiempos. Yo quiero saber si los propios servicios de inspección con que cuenta en su Departamento están realizando un informe y cuándo va a remitirlo, señor Ministro, al Congreso de los Diputados.

Señor Ministro, el Grupo Parlamentario Popular afirma, y está en condiciones de demostrar, que se han pro-

ducido desviaciones de fondos públicos; que se han percibido comisiones, y que este tipo de conductas, hablando de dinero público, sólo pueden ser respondidas desde el Gobierno.

Si no es satisfactoria su respuesta derivaremos una clarísima responsabilidad política en los gestores de Renfe y del Ministerio de Obras Públicas. En el asunto de las comisiones, por las relaciones directas o indirectas de las personas con el Partido Socialista o el propio Gobierno, nuestra opinión es que esta responsabilidad hay que situarla en Felipe González, en su calidad de Secretario General del PSOE y de Presidente del Gobierno.

Termino, señorías, diciendo que el triste, y desgraciadamente no insólito, suceso de las comisiones tiene parte de su secuencia en los aledaños de La Moncloa y ahí tiene su residencia —esperamos que él viva muchos años, pero que esté allí poco tiempo— don Felipe González.

Muchas gracias, señor Presidente. **(Aplausos en los bancos del Grupo Popular.)**

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

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señor Presidente, señorías, por supuesto que ustedes no están en contra de los satélites, ni contra los trenes de alta velocidad, ni contra la autovías. Lo que no soportan es que los hayamos hecho nosotros. **(Rumores.)** Por supuesto que a ustedes les gustaría haberlos hecho y que obviamente nadie puede salirle a un país diciendo que no hay que hacer trenes de alta velocidad, ni autovías, ni satélites de telecomunicaciones. ¡Faltaría más! Hasta ahí no llega su estulticia.

Lo que realmente ustedes no pueden soportar **(La señora García-Alcañiz Calvo: ¡Las filesas!)**, lo que realmente les provoca esta reacción, es que todo esto lo haya hecho el Gobierno socialista. **(Rumores.)** La semana pasada le tocó el turno al *Hispasat*, hoy le toca al AVE, seguramente la semana que viene vendrán las autovías o cualesquiera de los éxitos de este Gobierno, porque después de haber estado tanto tiempo denigrándolo y tanto tiempo aventurando desgracias en torno al mismo, asegurando que no alcanzaría la velocidad prevista, que no iría nadie en él, que no estaría terminada a punto, que descarrilaría, ustedes no pueden soportar que sea el éxito que es. **(Fuertes rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías!

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Ese es el problema. Hay una especie de animal, a veces vuela y a veces anda, que está al acecho de las desgracias. No quiero ha-

cer ninguna similitud que pueda parecer ofensiva, pero su actitud con respecto al AVE se parece mucho a eso.

Han estado esperando la desgracia que, afortunadamente, no ha llegado. **(Rumores.)** Quiero decir... **(Continúan los rumores.)** ¡Cálmense, señorías, cálmense! Y quiero decir, por si acaso tienen ustedes alguna duda, que el señor Aznar, en el mes de enero, en televisión, apareció diciendo —tengo aquí la transcripción—: «Al AVE, en Sevilla, le llaman el tren ligerito, se ríen de él, no va a llegar ni a 200 kilómetros por hora». **(Rumores.)** Palabras textuales, que demuestran claramente lo que ustedes han pensado siempre sobre esta aventura. **(Prolongados rumores.)** Si fueran tan amables, señorías...

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías! **(Rumores.)** ¡Silencio!

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Y ahora trata usted, señor Arenas, de venir aquí a intentar corregir ese enorme fallo político que cometió el señor Aznar cuando dijo que él, el AVE, no lo habría hecho. **(La señora García-Alcañiz Calvo: ¡Lo habría hecho sin comisiones!—Fuertes rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio! ¡Señora García-Alcañiz!

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): No lo intente usted tapar ahora diciendo que están orgullosos de él. No venga usted aquí ahora intentando corregir lo que quedó palmariamente de manifiesto cuando el señor Aznar dijo: «El AVE, nosotros no lo habríamos hecho». Y le creemos. Ciertamente, ustedes no lo habrían hecho, porque los intereses que ustedes representan nunca han hecho nada por Andalucía y nunca lo habrían hecho tampoco. **(Protestas en los bancos del Grupo Popular.—Aplausos en los bancos del Grupo Socialista.—Rumores.)** Por lo tanto, señorías, es difícil decir que se está orgulloso de algo que no se habría hecho. O se está orgulloso de ello o se habría hecho, pero las dos cosas a la vez no pueden ser.

A la vista de que ustedes no soportan el éxito del AVE y a la vista también de que creen que determinadas circunstancias, a las que me voy a referir —tengan paciencia—, pueden afectar a la figura del Presidente del Gobierno —porque eso es lo que ustedes quieren **(Rumores.)**, les importa un pimiento el AVE hoy **(Continúan las protestas.)**, como les importaba un pimiento la antena del *Hispasat* la semana pasada **(Rumores y nuevas protestas.)**, tratan ustedes, insisto, de confundir a la opinión pública, en una operación, señor Arenas, de una confusión en las cifras y en los conceptos tan lamentable que realmente no merecería respuesta, si no fuera porque, con los documentos en la mano —que ustedes tienen porque el Ministerio se ha esforzado en publicarlos—, las cifras que usted cita, no sólo

en su interpelación de hoy, sino en las declaraciones de prensa que le han precedido, se caen por su propia base. Este documento (**Mostrándolo a la Cámara.**) describe textual, puntualmente y con toda clase de detalles, cuánto ha costado el tren de alta velocidad, y fue remitido a los grupos parlamentarios hace ya más de un año, antes de que el señor Aznar saliera en televisión dando unas cifras absurdas sobre el coste del AVE; antes de eso. Y creyendo yo, en mi ingenuidad, que los errores del señor Aznar se debían a una ingnorancia superable, le remití este documento, advirtiéndole que aquí tenía toda la información y que no era necesario que se la inventara, que podía leerlo para conocer exactamente de qué estaba hablando. Me contestó —tengo aquí la carta—, con un estilo imperial, diciendo que él siempre tiene datos para sustentar lo que dice.

Pues bien, lo que dijo entonces en televisión, lo que está en este documento y lo que usted dice se parece como un huevo a una castaña. De forma que no siempre tiene datos para sustentar lo que dice, como usted no tiene datos para sustentar lo que ha dicho hoy aquí de que se han producido desviaciones de fondos públicos. (**Rumores.**) No los tiene. Y si los tiene, debería estar ya en un juzgado de guardia. (**Prolongados rumores.—Varios señores Diputados de los bancos del Grupo Popular: ¡Ya están! ¡Ya están!**) y, que yo sepa, no ha ido usted todavía. (**Varios señores Diputados de los bancos del Grupo Popular: ¡Ya están! ¡Ya están!—Fuertes rumores.**) Que yo sepa, no ha ido usted todavía, porque no tiene usted ningún elemento que permita afirmar lo que ha dicho aquí, y que constituye una calumnia si no es objeto de demostración fehaciente. La desviación de fondos públicos es un delito. Si usted dice que se ha cometido un delito, desde la tribuna del Parlamento, tiene que estar en condiciones de acudir inmediatamente al juzgado de guardia, para decir allí lo que tenga que decir.

Es tan frívolo decirle a la sociedad española que se han producido centenares de miles de millones de pesetas en desviaciones en el coste del AVE, imputándolo —lean ustedes todas las declaraciones del señor Arenas en este fin de semana— al presunto pago de comisiones y desviaciones de fondos públicos, que solamente enmarcándolo en la campaña de difamación y calumnia que han emprendido ustedes, de forma sistemática, contra todo lo que hemos hecho los socialistas, se le puede encontrar una explicación. (**Rumores.**)

Señorías, sólo hay dos hechos a los cuales ustedes pueden referirse para basar esta gravísima acusación, tan poco fundamentada, con las cifras que ustedes manejan. Solamente pueden referirse a dos contratos de asesoramiento establecidos entre Siemens y dos empresas: una de ellas propiedad del señor Ornia y, otra, GMP, propiedad de tres señores cuyos nombres son de general conocimiento, pero que yo no recuerdo.

En ambos contratos de asesoramiento las cantidades pagadas por Siemens son de 857 millones, en un caso y 30 millones, en el otro. ¿Cree usted de verdad que se pueden poner en el común denominador de un mismo

problema dos contratos de asesoramiento por 857 y 30 millones de pesetas con los 37.000 millones por allí, 14.000 por allá, 60.000 por aquí, que usted se inventa de desviaciones de costes en el AVE y que imputa a las comisiones? ¿Es posible decirle a la sociedad española que existe un problema de desviación de fondos públicos, poniendo en el mismo orden de magnitud un problema de 857 y de 30 millones, y lo que ustedes están intentando hacer creer al país, que hace referencia a centenares de miles de millones de pesetas? Toda su argumentación sobre los costes del AVE se cae por su peso sin más que leer este documento elaborado por el Ministerio, que es de general conocimiento de la sociedad española. Y, para que no quepa ninguna duda, le puedo decir que los últimos datos de los que disponemos, cerrados anteayer con las últimas liquidaciones de obra, indican que hay una disminución de este coste estimado en unos 4.000 millones de pesetas menos. (**Rumores.—Varios señores Diputados pronuncian palabras que no se perciben.**) ¡Sí, señorías!, unos 4.000 millones de pesetas. (**El señor Arenas Bocanegra: El total.**) Se lo puedo indicar claramente después y decir cuál es la cifra que, a fecha de hoy, damos como coste, con los conceptos homogéneos de coste utilizados razonablemente. Así, la cifra que dábamos en diciembre de 1991 de 446.328 millones hoy sería de 442.200, porque se ha producido una disminución de 4.128 millones en las últimas liquidaciones del proyecto.

Su argumentación es tan errónea en los conceptos que utiliza que suma usted, por ejemplo, en los costes del AVE, las locomotoras de gran potencia compradas por Renfe con ancho Renfe, que no pueden circular por la línea del AVE por razones obvias. ¡Pero a usted le da igual! A ojo de buen cubero, también pone en el coste de la línea del AVE unas locomotoras que tienen ancho Renfe y que no pueden circular por esta línea. ¿Qué más da? Puestos a cometer errores de 10.000 en 10.000, a usted le da todo igual. Confunde las churras con las merinas, en un ejercicio absolutamente inconsecuente y falto del más mínimo rigor, para llegar a una conclusión: como ha habido comisiones, han volado cientos de miles de millones de pesetas.

Solamente conozco dos hechos que podrían inquietar, que son los contratos de asesoramiento pasados, en un caso por el señor Ornia y en otro caso por la empresa GMP, con Siemens. Me pregunta usted qué hemos hecho para averiguar la realidad de estos contratos. Pero aislemos estos hechos del conjunto de la problemática del AVE. (**Rumores y protestas.—Varios señores Diputados: ¡No!**) ¡Sí! ¿Por qué no? Si ustedes no son capaces de argumentar ni un solo hecho más. ¿Por qué no? ¿Han citado ustedes algún hecho adicional más, concreto y tangible, al que pueda hacer referencia en mi interpelación? (**Un señor Diputado del Grupo Popular: Este basta.**) Pues hablemos de éste, señoría. Si con éste basta, hablemos de éste. Pero, cuando les quiero hablar de éste, me dicen que hay otros y cuando les pregunto por los otros, me dicen que hablemos de éste. Hablemos de éste. Hablemos de éste, porque parece ser

que ustedes son incapaces de traer a colación nada más. **(Rumores y protestas.)** Por lo tanto, no alarmen a la sociedad española. Y cállense un poquito, por favor. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ministro, el hacer guardar silencio a la Cámara es función de la Presidencia. **(Prolongados rumores.)**

¡Silencio, señorías! Le voy a amparar, señor Ministro, para que pueda culminar su intervención. Le ruego continúe.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Eso espero, señor Presidente, porque falta hace.

Estaba diciéndoles, señorías, que aparte de estos dos únicos conceptos, ustedes no han sacado absolutamente nada nuevo a colación, que sus cifras son un popurrí de errores o de malas intenciones, y que quedan despejados y contestados con la lectura de este documento. Y si tienen ustedes alguna cosa más, díganmela, por favor.

En cuanto a los dos temas en cuestión, usted me pregunta qué he hecho para averiguar la realidad de los mismos. Pues he hecho lo que tenía que hacer: dirigirme a Siemens y preguntarle cuál es la realidad material de estos contratos. La respuesta de Siemens, documentada, por escrito, de su responsable en España, me dice lo que les traslado: Que son contratos de asesoramiento en tecnología electrónica, en un caso, y de colaboración para todo lo relativo a la constitución de UTE, al ejercicio administrativo de un conjunto de problemas desarrollados en el marco del contrato y que, por lo tanto, en ningún caso (les obvio la lectura de la carta), estas relaciones mercantiles tienen nada que ver con la financiación ilegal de partidos políticos, ni con el pago de comisiones por intermediación alguna. Yo les traslado lo que me dice Siemens. Aquí hay organismos competentes para saber cuál es la realidad de los hechos, la Inspección de Hacienda, que tendrá que determinar, cuando revise las cuentas de Siemens, la realidad de estos gastos para saber si son o no fiscalmente deducibles o cuál es la sustancia de los mismos.

Pero ustedes no han podido hasta el momento demostrar que sea incierto o falso lo que Siemens argumenta. Por lo tanto, yo tengo que quedarme con la versión que me da el contratante, que ha ganado un concurso en buena lid y que lo volvería a ganar en este momento, por las mismas cantidades, si el contrato se repitiera otra vez. Por consiguiente, a los ojos del Ministerio y de sus órganos de control de gestión, ese contrato no tiene ninguna irregularidad detectable, y se volvería a conceder exactamente en los mismos términos si se volviera a contratar hoy.

El problema que puede haber acerca de la naturaleza del contrato de asesoramiento suscrito con estas dos empresas es un problema de la relación mercantil entre Siemens y las mismas, que queda definida con la respuesta que Siemens da y que tendrá que ser juzga-

da por el Ministerio de Hacienda a la hora de la correspondiente inspección fiscal, para determinar si esos son costes o gastos necesarios para la obtención de los ingresos fruto del contrato.

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Eso es, señor Presidente, señorías, lo que hay. Cualquier otra especulación es eso, una especulación, una insinuación malévola, un montaje para calumniar, para vilipendiar y para desacreditar. **(Rumores.)**

Si ustedes saben de alguna cosa más, díganla en vez de murmurar en sus escaños. Y si no tienen nada más que decir, pregúntele a Siemens si la realidad de los hechos es la que yo les describo y esperemos a que la Inspección de Hacienda determine, si sí o si no, estos gastos, estos costes, obedecían a otras razones distintas que nosotros no hemos podido detectar.

He sido el primero en decir que me parecía irregular, improcedente, inaceptable que el señor Ornia fuera al mismo tiempo consejero de Tifsa y trabajara para Siemens. Lo repruebo. Pero no puedo hacer más que reprobalo, porque no está penalizado y porque es un hecho del que debe responder personalmente quien ha incurrido en él, que era de desconocimiento de la dirección de Renfe, y que no puede ser imputado, ni muchísimo menos, a quienes ustedes tratan de alcanzar, que es al Presidente del Gobierno. **(Fuertes rumores.)** ¡Sí, señorías! ¡Sí señorías!

Una sola actividad irregular desde la izquierda es una actividad irregular en exceso. Nosotros no podemos decir nunca que ustedes más o menos que nosotros, porque nosotros tenemos que utilizar el argumento de nosotros no, y cuando haya algo censurable o reprochable denunciarlo, condenarlo y erradicarlo. Y ustedes no están en condiciones de dar lecciones de moral a nadie. **(Aplausos en los bancos del Grupo Socialista.—Protestas en los bancos del Grupo Popular.)**

La próxima vez, señorías... **(Rumores.)** Ya les he dicho que no pretendo en absoluto... **(Continúan los rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías!

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): ... justificar nada de los socialistas argumentando que ustedes pueden ser peores. Pero la próxima vez que suba usted a la tribuna para acusar del pago de comisiones y prácticas irregulares, le sugiero que venga acompañado de los señores Naseiro, Pallop y Hormaechea. **(Varios señores Diputados del Grupo Parlamentario Socialista: ¡Muy bien, muy bien!—Aplausos.—Protestas en los escaños del Grupo Popular.—Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías! **(Rumores.)** Silencio. **(Continúan los rumores.)** ¡Silencio! **(Pro-**

testas.) ¡Silencio, señorías! **(El señor Ramírez González: ¡Filesa!) ¡Señor Ramírez, silencio! (El señor Díaz Pozas: Con Cañellas, y con Matutes. ¡Venga, hombre!)**

El señor Arenas tiene la palabra.

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Señor Presidente, señorías, señor Ministro... **(Prolongados rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías!

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Sólo me preocupaba por el tiempo.

Señor Ministro, ¿cuánto ha costado el AVE? Señor Ministro, ¿cuánto ha costado el AVE? El AVE, ¿cuánto ha costado, señor Ministro?

Es muy grave mentir en las Cortes Generales. Señor Presidente, mi Grupo Parlamentario no ha remitido los contratos de comisiones del AVE al Poder Judicial porque ya están siendo objeto de investigación por el Poder Judicial, señor Ministro.

Si me permite la Presidencia, porque los contratos son muy cortos, demostraré a la Cámara, y después entregaré a los medios de comunicación los contratos **(Protestas en los bancos del Grupo Parlamentario Socialista.)**, para que se sepa quién dice la verdad ante tanta calumnia e infamia como ha pronunciado el señor Ministro en esta tribuna; para que se sepa quién dice la verdad. **(Aplausos en los bancos del Grupo Parlamentario Popular.)**

En un contrato de comisión (le advierto al señor Ministro que no son dos, como ha dicho a la Cámara, eso es falso: son tres los contratos), en un contrato de asesoramiento, se le dice a la sociedad Atacir, cuyo fundador es miembro de la filial de Renfe, que controla el AVE, que ha sido pocos meses antes Director General de la Presidencia del Gobierno, que cesa a petición propia (¡cesa a petición propia!) y recibe como premio ese nombramiento, en ese contrato a ese ex Director General del Complejo de La Moncloa en los alrededores de la Presidencia del Gobierno, se dice: Se abonará a la sociedad Atacir el 2 por ciento del precio de la base de la adjudicación, supuesto de resultar adjudicatario el consorcio hispano-alemán liderado por Siemens. **(Rumores en los bancos del Grupo Parlamentario Popular.)** ¿Este es el contrato de asesoramiento del que habla usted? ¿Este es el contrato? No falte a la verdad, señor Ministro, por mucha demagogia que haga en la Cámara.

Señorías, hay otro contrato que el señor Ministro ha ocultado a la Cámara, pero que lo va a tener la opinión pública y los medios de comunicación, que se está estudiando y que es referido a la empresa «Tecnología Informática 2020», de doña Aida Alvarez. ¿Por qué no lo ha dicho en la tribuna? ¿O es que no le ha dicho la verdad el señor responsable de Siemens? Y le digo una cosa, señor Ministro: el problema no está en Siemens. El problema está en el Gobierno. ¿Con quién hablan los intermediarios de su Ministerio o de Renfe? A este Grupo Parlamentario lo que haga Siemens le da igual. El problema es dónde están los intermediarios y con qué

personas del Gobierno conectan. Eso es lo que le interesa a la opinión pública española y a la ejecución del presupuesto. **(Aplausos en los bancos del Grupo Parlamentario Popular.)**

Segundo contrato, que está aquí **(Mostrando un documento a la Cámara.)** y que va a conocer la opinión pública. Ha hablado usted de un contrato de asesoramiento con la sociedad GMP. Ha faltado usted a la verdad. Mire lo que dice el contrato: «Procedemos a encomendarles que gestionen en favor de esta entidad con la empresa Renfe la oferta, u ofertas, que realicemos para la adjudicación del contrato». Y dice que habrá un 3,3 por ciento si se adjudica el contrato. ¿Esto es un contrato de asesoramiento? No mienta, no falte a la verdad en esta Cámara, señor Ministro. **(Fuertes rumores.—Varios señores Diputados de los bancos del Grupo Popular: ¡Dimisión! ¡Dimisión!)** Tenga un respeto a los españoles, señor Ministro.

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías!

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Tenga un respeto a los Diputados de esta Cámara, no sea falso.

Usted se ha referido a algunos pájaros. No sé a qué pájaros se refería, pero le garantizo que lo peor es un ave carroñera, por mucha apariencia de paloma que tenga. Eso es lo peor, señor Ministro; por mucha apariencia de paloma que tenga.

Señor Ministro, yo he dicho en los medios de comunicación, y estoy dispuesto a sostener, que ha habido desviaciones presupuestarias. Dice usted que el señor Arenas le estaba acusando de un delito. El documento que usted le manda a José María Aznar, y del que va a tener conocimiento la opinión pública y los medios de comunicación, para que se vea que usted ha faltado a la verdad en esta Cámara... **(Fuertes rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¡Silencio, señorías!

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Ese documento dice textualmente: «Desviación, 54.000 millones de pesetas, Ministerio de Obras Públicas». Y este Grupo Parlamentario ha dicho que respecto al presupuesto inicial del AVE, 262.000 millones están por encima del medio billón, que hay una desviación respecto al presupuesto inicial de más del doble, y que en eso tienen que ver las comisiones. Usted ha dicho: «Nos hemos ahorrado 4.000 millones de pesetas últimamente». A lo mejor es porque se han dejado de pagar las comisiones últimamente. **(Rumores.—Aplausos en los bancos del Grupo Popular.)** A lo mejor es por eso.

Señor Ministro, los medios de comunicación y esta Cámara van a conocer en este momento que usted le manda un informe al señor Aznar, donde dice: «Presupuesto total del AVE, 317.000 millones de pesetas». Tengo un documento de su Departamento, firmado en marzo de 1991, en el que se dice que el presupuesto ya va por 476.000 millones de pesetas. Documento de su Ministerio, que lo tenemos de la misma forma que us-

ted tenía documentos de 1981 y de 1982, de la misma forma, señor Ministro. Ese documento lo tenemos ¡Sí! Yo se lo voy a dejar aquí encima (**Señalando la tribuna de oradores.**) por si quiere utilizarlo en la réplica, para que usted lo vea.

Le voy a poner un ejemplo muy claro de desviación. El contrato más importante, la desviación más importante, se produce en electrificación (no dice usted que dé datos, ¡los doy!), señalización y telecomunicación. En el mes de julio, señorías, el Gobierno aprueba para esta partida, que es la de las comisiones, 60.000 millones. El mismo mes de julio (¡fíjense que agilidad!), el Consejo de Ministro firma con Siemens por 76.000 millones de pesetas. Pero es que en el documento que el señor Borrel le manda al próximo Presidente del Gobierno, José María Aznar (**Rumores.—Aplausos en los bancos del Grupo Popular.**) en ese documento, le dice, este señor que está insultando al Grupo Parlamentario Popular, que en esa partida se ha pasado en 37.000 millones de pesetas.

Señor Ministro, usted ha comprado 75 locomotoras (**Es que habla usted de unas cosas!**) con ancho europeo. Está aquí el documento, también se lo dejó encima. (**Volviendo a indicar la tribuna de oradores.**) Me voy a pasar la tarde entera con un «dossier», señor Ministro, porque queda usted como la china.

Usted ha comprado 25 ramas del AVE ¡Sí señor! Lo ha dicho en esta Cámara. Si no las ha comprado, mintió el otro día en la Cámara. ¿Sabe cuántas ramas del AVE está usted utilizando? Dieciséis, y las locomotoras que compró no le sirven porque las ramas completas de Alstom no necesitan las 75 locomotoras Siemens que ustedes han comprado. En el documento que está barajando da usted cifras de las locomotoras y las ramas que son totalmente contradictorias con las cifras que ha manifestado usted en el Parlamento con respecto a esos asuntos.

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

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Voy terminando, señor Presidente. Concluyo. (**Rumores.**)

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

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Ha hablado usted de la posición... (no quiero entrar en este debate porque es el que usted quiere, pero no es el real) Por cierto, yo he dicho comisiones de varios cientos de millones o mil. No es como los 800.000 puestos de trabajo, que eran 800 o 1.000. Es algo que tiene que quedar claro: varios cientos de millones o mil de comisiones.

Usted habla de la inconsecuencia del Partido Popular. En abril de 1988, brillantemente por cierto, cómo siempre, el Secretario general del Partido Popular presenta en el debate del Plan de transporte ferroviario... (**Rumores.**) la resolución 36, y en la misma se dice, con motivo del PTF, que se ponga en marcha la alta veloci-

dad. Vota en contra el Grupo Socialista, y el portavoz de entonces —está aquí su intervención— plantea ocho pegas a la propuesta del Partido Popular, y, luego viene la guerra interna del Gobierno. Usted es responsable de un documento radicalmente contra el AVE a Sevilla (**Señalando al señor Borrell.**), y ese documento se llama exactamente coste de oportunidad del destino de recursos, ¿lo recuerda? ¿Y ahí sabe usted lo que dice? Dice usted en ese documento; cuántos hospitales, cuántas escuelas, cuántos trenes se pueden hacer si no hacemos el AVE de Sevilla-Madrid. Eso lo dice usted en ese documento. (**Aplausos en los escaños del Grupo Popular.—Rumores.**) Usted ha estado en contra del AVE a Sevilla. (**Siguen los rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señorías. Señor Arenas, le ruego concluya.

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

Lo que ha dicho con toda claridad el Presidente Aznar, y lo compartimos todo el Grupo parlamentario, es que nunca hubiéramos hecho el AVE con el doble de lo presupuestado y repartiendo comisiones a diestro y siniestro; nunca hubiéramos hecho el AVE así, y esa es la verdad.

Ha terminado usted su intervención con un gesto profundamente inelegante, que en absoluto se correspondía con el tono de mi intervención. Creo que ha sido así. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego guarden silencio.

Señor Arenas, ruego concluya.

El señor **ARENAS BOCANEGRA**: Estoy terminando, señor Presidente, pero no me dejan.

Usted ha terminado con un gesto inelegante. Yo le tengo que decir que no vamos a entrar más al trapo. Para hablar de cavernícolas e historias raras vaya donde quiera. En cualquier caso, ni el Gobierno, ni mucho menos usted, está en condiciones de darle a la sociedad española ni una lección de ética; no están en condiciones. Lo quieran o no, usted ha hablado de un asunto resuelto en los tribunales de justicia, porque usted no entiende, el poder socialista no entiende de eso de los poderes; todo es lo mismo porque hemos ganado las elecciones. (**Rumores.**)

Usted, señor Ministro, con lo que tiene por delante no está para hablar de ética ni de ningún tipo de honestidad. Hoy ha quedado desacreditado para todo su futuro político por haber mentido en esta Cámara, y que sepa que usted y su Presidente del Gobierno son responsables del clima de corrupción generalizada que hay en España y de las comisiones del AVE.

Muchas gracias. (**Aplausos en los escaños del Grupo Popular.**)

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Arenas. Señor Ministro. (**Rumores.**) Silencio, señorías.

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

Señor Arenas, su ignorancia es lamentable. (**Rumores.**) Dígame, señor Arenas, de las setenta y cinco locomotoras de gran potencia que usted dice que hemos comprado para el AVE, ¿cuántas tienen ancho Renfe y cuántas tienen el ancho europeo? ¿Cuántas, señor Arenas? (**El señor Arenas Bocanegra pronuncia palabras que no se perciben, enseñando un documento.—Rumores.**)

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

No, señor Arenas, su turno ya ha terminado. (**Rumores.—El señor Arenas Bocanegra sigue pronunciando palabras que no se perciben.**)

Silencio, señorías.

Señor Arenas, durante su intervención ha hecho S. S. en tono retórico también muchas preguntas al señor Ministro. No son para contestar, lógicamente.

Puede continuar, señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Señor Arenas, para que mida la dimensión de sus conocimientos (es una forma más educada de hablar de su ignorancia), le diré que sólo quince locomotoras de las setenta y cinco están construidas para desplazarse por ancho europeo. ¿Se entera usted? (**Un señor Diputado: No.**) Sólo quince tienen ancho para desplazarse por la vía del AVE y las sesenta restantes no se pueden desplazar por la vía del AVE. Por tanto, imputar ese coste al AVE es realmente un despropósito monumental. (**Rumores.**) ¿Pero no se dan cuenta el despropósito que es? Pero, ¿cómo es posible que suba usted a esta tribuna a decir que las setenta y cinco locomotoras de gran potencia son para la vía del AVE? Su ignorancia es superable, trato de ayudarle a ello. Sólo sesenta no pueden pasar por la vía del AVE. (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ruego guarden silencio.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Pues con todos sus argumentos, pasa lo mismo. Con todos sus argumentos en cuanto a cifras de costes, pasa lo mismo; exactamente igual de insolencia en su argumentación. (**El señor Arenas Bocanegra: ¡No!**)

Dice usted que hemos comprado veinticuatro ramas. No, señorías, hay dieciséis. (**Varios señores Diputados desde los escaños del Grupo Popular: ¡No, no!**) Sí, hay dieciséis, porque ese contrato fue advertido a Alstom que se modificaba y que, de momento, sólo queríamos dieciséis. Luego no hemos pagado veinticuatro; hemos pagado dieciséis. O sea, que entre lo que se equivoca usted... (**Rumores.**)

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Entre lo que se equivoca usted en el número de trenes AVE, entre lo que se equivoca usted, de una forma brutal, en el número de locomotoras de gran potencia que pueden pasar por la vía de gran velocidad, entre lo que se equivoca usted cuando al coste de la infraestructura le suma el coste del material rodante, el poupurri que usted organiza es de tal dimensión que sólo me atrevo a intentarlo desmontar utilizando cosas tan manifiestas como la que le digo. (**Rumores.**) Sube usted aquí y dice: setenta y cinco locomotoras de gran potencia, súmelas usted al coste. ¿Pero cómo las voy a sumar si tienen un ancho que no les permite circular por esta vía? (**Rumores.**) Pues eso se puede aplicar al resto de los argumentos.

¿Cuánto ha costado? Pues con material rodante incluido, 442.200 millones de pesetas, que corrige en cuatro mil millones a la baja la cifra del documento de diciembre de 1991, que dice que lo va a entregar a la opinión pública. Pero, señor Diputado, si lo hemos repartido «urbi et orbe», si lo tiene todo el mundo, si el que le mandé al señor Aznar es el que fue presentado en la Comisión del Congreso de los Diputados y cuando me sorprendió hasta qué punto puede un responsable político ir a televisión a decir las cosas que dijo ese señor ese día, pensé: o no se ha leído el documento o no se lo han pasado sus Diputados o este pobre hombre está sumido en el más absoluto desconocimiento de las cosas. (**Rumores.**) Y tuve la amabilidad... (**Continúan los rumores.**)

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Y tuve la amabilidad de mandárselo, diciéndole: oye, te equivocas en tus conceptos, seguramente porque no conoces el documento en cuestión. Ante la imperial respuesta que recibí, de que «siempre tengo base suficiente para mantener lo que digo», me callé. No obstante, le dije: pues allá tú. Y no intenté sacarle, por ejemplo, de ese error tan palmario que consiste en atribuirle velocidad al Talgo. Porque el señor Aznar decía también que ahora el Talgo va el doble de rápido que el AVE. ¿Todavía no sabe el señor Aznar que el Talgo es un tren sin locomotora y que no tiene velocidad propia, que tiene la velocidad que le dé la cabeza tractora que le pongan? ¿Todavía no sabe eso? (**Risas.**) Pues sumando errores como éstos es como acaban ustedes construyendo esta gigantesca confusión que sólo... (**Rumores.**)

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Decía que sólo tiene un objetivo: acabar diciendo que están sumidos en la corrupción en todo y con todo. (**Un señor Diputado desde los escaños del Grupo Popular: La verdad.**) Y ustedes, señorías, no pueden seguir diciendo eso en el ca-

so del AVE, si no son capaces de aportar un solo elemento de información adicional. **(Rumores.—Un señor Diputado desde los escaños del Grupo Popular: Tres.)** Usted dice que el contrato en cuestión es como es y no descubre ningún secreto; pues lo conoce todo el mundo, y yo le puedo decir que la información que me da Siemens, de la que no soy garante... **(Varios señores Diputados desde los escaños del Grupo Popular: ¡Ah!)** ¿Por qué hacen ustedes esos aspavientos tan infantiles. **(Rumores.)**

Yo le digo a usted lo que Siemens dice. Siemens dice que ese 2,5 por ciento sobre el importe del contrato, en el caso del señor Ornia, ha quedado reducido a treinta millones de pesetas. **(Rumores.)** Treinta millones de pesetas no es lo mismo que el 2,5 por ciento sobre 440.000 millones de pesetas. Hay una pequeña diferencia señorías. **(Risas y rumores.—Un señor Diputado del Grupo Popular pronuncia palabras que no se perciben.)**

¿Perdón?

El señor **PRESIDENTE**: Silencio. Señor Ministro, no tiene por qué contestar. Los Diputados no tienen derecho a interrumpir y, por tanto, el que está en la tribuna no tiene ninguna obligación de contestar.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Entonces no traten ustedes de plantearlo en unos términos distintos de lo que es. Siemens pasa dos contratos, que explica que son de asesoramiento, con una persona ciertamente experta en el mundo electrónico y con una empresa. Explica para qué sirven y somete esos datos a la verificación fiscal. Nada tiene que ver el contrato de Tecnología Informática con el AVE, según explica Siemens. Y para la Administración contratante lo que importa son los términos del contrato con Siemens. Les puedo garantizar que con toda la información en mi mano, habiéndolo hecho estudiar por los responsables del control de gestión del Ministerio y de Renfe, ese contrato se volvería a dar en los mismos términos si se planeara otra vez en las mismas condiciones. Eso es lo que cuenta a efectos de la Administración, si el contrato está concedido en buena forma o no. Y nos parece que sí. A continuación lo que haya hecho Siemens con sus proveedores de servicios es un problema de Siemens con los proveedores de servicios. **(El señor Fernández Miranda Lozana: ¡Qué barbaridad!)** Y yo tengo que decirles aquí lo que dice Siemens, y habrá una inspección fiscal para verificar la realidad de estos hechos.

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

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

Ustedes no tienen ningún derecho a extrapolar el contrato del señor Ornia, por 30 millones de pesetas, por asesoramiento en materia electrónica a Siemens, con

una pretendida generalización de las comisiones en el pago del AVE, que estarían en la base de una desviación de decenas de miles de millones de pesetas. **(La señora García-Alcañiz Calvo: Están, están.)** No tienen ningún derecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señora García-Alcañiz, la llamo al orden por segunda vez.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): No tienen ustedes ningún derecho. Ya sé que pueden subir a esta tribuna a decir diez veces seguidas: señor Ministro, miente usted. Ya sé que lo pueden decir, pero no hay ningún hecho debajo que corrobore esta afirmación. No hay ningún hecho que desconociéramos hoy y que usted haya planteado. **(Rumores.)** No, señor Diputado, ninguno. Y para lo que plantea tienen la respuesta que di en mi comparecencia en la Comisión y que vuelvo a dar ahora: Su pretensión de crear un clima por el cual toda obra pública es una fuente de ingresos y de prácticas irregulares en la vida pública española... **(Varios señores Diputados del Grupo Popular: Sí, sí, sí.—Fuentes rumores.)**

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Es un permanente inyectar desconfianza en la sociedad española, que trata de demoler las bases mismas del sistema político. **(Fuertes rumores y protestas en los escaños del Grupo Popular.)**

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Sí, señorías, a eso es a lo que están jugando ustedes con una absoluta irresponsabilidad. **(Varios señores Diputados pronuncian palabras que no se perciben.)**

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Con una absoluta irresponsabilidad y con unos planteamientos que tratan de ocultar lo que respecto al AVE han sido errores políticos de su parte, de los que la sociedad española ya es perfectamente consciente.

¿Y por qué se desmelenan ustedes porque el Ministerio de Hacienda, cada vez que se propone una inversión, analice su coste de oportunidad en términos de inversiones alternativas? Es lo que se hace en todas las decisiones presupuestarias. Cada vez que se propone una inversión, los técnicos del Ministerio de Hacienda estudian su coste de oportunidad en término de otras inversiones. Y eso siempre se ha hecho, se ha hecho con el AVE y se seguirá haciendo con todas las inversiones.

Y después media una decisión política, una decisión que va por encima del criterio técnico y que decide hacer eso en vez de lo otro, porque se entiende que se corresponde mejor con unos criterios y con unos objetivos que no son nunca simplemente técnicos, sino que incorporan opciones políticas.

El AVE es una opción política, por supuesto, que sí. Es una decisión política para evitar que el sur de España se margine del desarrollo del conjunto del país. Es una apuesta por el desarrollo del sur. **(La señora Martínez Saiz: ¿Y Huelva?—Varios señores Diputados: ¡Muy bien, muy bien!)** Es una apuesta política por la prosperidad y la coherencia del conjunto del territorio español. Es eso que ustedes han dicho que no harían y que estoy convencido de que no habrían hecho.

No intente usted salvarle la cara al señor Aznar. **(Varios señores Diputados pronuncian que no se perciben.)**

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

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES** (Borrell Fontelles): Toda Andalucía sabe ya que ustedes no lo hubieran hecho, que para ustedes es el tren ligerito, una cosa que no sirve. Pero es un orgullo de España, es uno de nuestros grandes activos y una de las razones por las cuales estamos seguros de revalidar la confianza del pueblo español en el Partido Socialista. **(Fuertes rumores y protestas en los escaños del Grupo Popular.—Prolongados aplausos en los escaños del Grupo Socialista.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ministro. ¿Grupos que desean fijar su posición. **(Pausa.)**

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Pérez Bueno.

El señor **PEREZ BUENO**: Señor Presidente, señorías, en la interpelación del Grupo Popular se plantean dos cuestiones bien distintas: por un lado —y es claro y evidente que estamos en las proximidades de unas elecciones—, hay una discusión entre los dos grupos en torno a la apuesta por el desarrollo del sur. Y a mí me da la impresión de que ni uno ni otro harían más de lo que se está haciendo; ni el Partido Socialista ha hecho lo que tenía que hacer con Andalucía porque ahora esté el AVE allí, ni el Partido Popular haría más de lo que se está haciendo.

Nosotros criticamos el plan director del Gobierno socialista no porque nos parezca excesivo un plan de modernización de las infraestructuras, sino que nuestra crítica va justo en la línea de denunciar el abandono de Andalucía. La Andalucía oriental, todo el sudeste andaluz, todo el sudeste español, todo el corredor mediterráneo está sumido en el más absoluto abandono. Además, eso constituye un factor de ineficiencia económica en una de las zonas más dinámicas de España desde el punto de vista económico, y sería bueno que precisamente para aprovechar su instalación el AVE llegara a Huelva, a Cádiz, a Málaga y pudiera entroncar

de alguna manera con esas provincias que están muy alejadas de contar con unas infraestructuras adecuadas.

Lo que importa señalar es que en toda España se han estado realizando infraestructuras y en Andalucía no se han hecho más que en el resto de España, y lo que persiste todavía son grandes diferenciales de las infraestructuras en Andalucía en relación con el resto de España.

Por tanto, señoras y señores Diputados, es cierto que Andalucía no tiene la capacidad de presión suficiente —es un dato constatable— que hace que el Gobierno de anteaer, el Gobierno de hoy y el Gobierno de mañana no presten la suficiente atención para superar estas deficiencias históricas. Esta es una cuestión muy distinta de la gestión del Gobierno socialista, que tiene también dos facetas completamente diferenciadas: una, que hace referencia a la eficiencia —se gasta bien o se gasta mal—, y es un dato constatable que el Gobierno socialista gasta mal. Es cierto que existen desviaciones presupuestarias en casi todas las realizaciones y en todos los proyectos y obras que hace el Gobierno socialista; desviaciones que sobrepasan lo que es normal en la gestión económica y que, por tanto, nos lleva a afirmar algo que es conocido en la sociedad española: que se gasta mal. Pero en la gestión también hay otra faceta que habla de las irregularidades, que habla de las comisiones. En este sentido es claro y es evidente, también, que hay irregularidades, que hay comisiones que se han denunciado, que se conocen, que Andalucía ha tenido su centro de actividad en la Delegación del Gobierno de Andalucía en el caso de Juan Guerra; este es un ejemplo. Ahora hemos conocido el caso Filesa, se conocen otros casos, también, que no es necesario enumerar.

El señor Arenas trae aquí una denuncia de irregularidades, de existencia de comisiones en torno a la concesión de contratos del proyecto del AVE. Este es un aspecto novedoso, y lo que espero del señor Arenas es la aportación de la documentación que dice poseer para, una vez que se conozcan estos hechos, de ser ciertos, se plantee en este Parlamento la creación de una comisión de investigación. De estar fundamentada, y como hay razones para pensar que puede ser así —no sería el primer caso, hay antecedentes de comisiones y de irregularidades—, si se aporte esa documentación, y a la espera de lo que haga en la moción el Grupo Popular, mi partido la apoyaría en caso de que corroborara la existencia de irregularidades con las comisiones en la concesión de estas obras.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Pérez Bueno. Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Caso.

El señor **CASO GARCIA**: Señor Presidente, con toda brevedad.

En la interpelación y en la contestación del Gobierno, sinceramente hemos aprendido muy poco nuevo, no

hemos visto que se haya aportado ningún dato a lo que ya se conoce, tanto por las comparecencias del Ministro en la Comisión de Industria como por lo que se ha publicado en los medios de comunicación. Quizá haya algunos datos nuevos que se piensan aportar, pero hoy los desconocemos.

Aparte del rifirrafe preelectoral entre las dos formaciones políticas mayoritarias y las acusaciones de quién tiene más o menos capacidad de dar lecciones de moral, los unos o los otros, nosotros no pretendemos dar lecciones de moral a nadie, sino atenernos a los hechos y esperar a ver si la moción nos aporta alguna luz sobre si lo que pretende el Partido Popular lo podemos apoyar y es congruente con los objetivos teóricos que señalaba en su interpelación.

Por adelantar nuestra posición, simplemente me referiré a los tres puntos que componen la interpelación, no al debate.

Medidas de política general que aplica el Gobierno para que demuestre que el tren de alta velocidad se ha ajustado al más estricto coste. El señor Ministro ha reiterado que los datos están ahí y que se ha hecho todo lo que se ha podido, con las desviaciones de toda obra pública, que él considera lógicas. El Grupo Popular argumenta que son ilógicas. Veremos en qué términos se argumenta, si hay datos, si hay elementos de juicio.

Si se plantea la creación de una comisión de investigación para ver el rigor con que se han ejecutado sus presupuestos, nuestro Grupo no tendrá ningún inconveniente en apoyarla porque creemos que la opinión pública sí está relativamente intranquila sobre si se ha efectuado con rigor. Si el Gobierno está tan seguro de sus datos, entendemos que no hay ningún problema para que revisemos todo lo relativo a la ejecución del presupuesto, a la construcción del AVE, para que podamos tranquilizar, con la misma seguridad que tiene el Gobierno, a la opinión pública en cuanto a que no ha habido ninguna cosa extraña.

Segundo punto, esclarecer las circunstancias que rodean la adjudicación de obras a Siemens. Son los dos datos que señala el señor Ministro que a él le han molestado o preocupado, que ha reprobado —creo que fue la expresión que utilizó en la Comisión—, y el único dato nuevo que hemos conocido esta tarde es esa carta que nos comenta que ha dirigido a Siemens y que da una determinada explicación.

También nos anuncia que habrá en su día una determinada inspección fiscal. En todo caso, nos gustaría que eso se hiciera pronto para conocer qué se deduce de esa inspección fiscal. En otros casos dudosos se ha hecho una inspección fiscal rápida para despejar las dudas. Creemos que esto no se puede dejar para ver dentro de uno, dos o tres ejercicios, cuando a la Inspección de Hacienda le parezca oportuno investigar las cuentas del ejercicio de 1990-1991 y 1991-1992 de Siemens, para que se tranquilice la opinión pública.

Si algún punto de la moción del Grupo Popular tiende a incentivar a la Administración para que este tipo

de clarificaciones se produzca cuanto antes, tampoco tendríamos inconveniente en apoyarlo.

Por último, cómo se garantiza la objetividad de las distintas adjudicaciones de obras y servicios de los Presupuestos del Estado. Eso sí lo tenemos clarísimo. Venimos reclamando hace años una nueva ley de contratos de las administraciones públicas y se está discutiendo en estos momentos en la Comisión correspondiente. Creemos que es una gran noticia que se haya aceptado por la Comisión, como hemos reclamado reiteradamente, que los concursos sean precedidos de una propuesta de la mesa de contratación. Creemos que esta es una de las medidas más eficaces para garantizar que en el futuro no haya sospechas en la sociedad española.

Insisto, si al Grupo Popular se le ocurren otras medidas de carácter legislativo para garantizar que no hay dudas en el futuro de que las adjudicaciones de obras y servicios con cargo a los Presupuestos Generales se efectúan de la manera más correcta, las estudiaremos con mucha atención.

Nada más y muchas gracias.

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

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

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

Mi Grupo parlamentario esperaba con interés la interpelación que se planteaba por las desviaciones que han existido en las obras del AVE. La esperaba con interés porque mi Grupo precisamente, durante todo el desarrollo de la obra del AVE, ha venido diciendo que era un proyecto que se había realizado con mucha improvisación, que era un proyecto que necesariamente iba a llevar a unos costos muy superiores a los que en un principio se habían planteado y que nosotros evidenciábamos una mala gestión en todo el desarrollo del proceso de la construcción del tren de alta velocidad. Pero una cosa es la mala gestión y otra la sospecha de corrupción generalizada.

Nosotros, que desde luego no tenemos nada que ocultar ni muchísimo menos y que no nos hemos distinguido por ser rezagados en la denuncia de las corrupciones ciertas y de las corrupciones sobre las que no hemos encontrado pruebas para hacerlo, tampoco somos partidarios de que se estimule y se cree un ambiente de corrupción generalizada en todos los ambientes del Estado y de corrupción generalizada donde puede haber mala gestión. Son dos cuestiones diferentes que no creemos que se puedan utilizar con frivolidad, ya que se hace un mal uso y una utilización errónea de cosechas de dudosa calidad cara al futuro al generalizarlas hacia toda la inversión y todo lo que haya sido una mala gestión del Estado.

Desde ese punto de vista, para nosotros el debate ha sido bastante decepcionante. No hemos aprendido grandes cosas. No hemos conseguido aprender en todo este proceso de mala gestión, en este proceso de un exceso

de gasto público, ya que era un proyecto absolutamente improvisado que se iba cambiando sobre la marcha, en el que existían irregularidades administrativas. Todo esto no es algo que nos haga muy felices en el desarrollo de este debate.

Lo que sí va a hacer mi grupo parlamentario es apoyar cualquier tipo de comisión de investigación para hechos en los que razonablemente haya indicios más que sólidos de una actuación irregular. Y creo que este ha sido el caso de la actuación de Siemens y del papel que han jugado determinadas personas que han estado en la órbita de Renfe. Esto es algo que ya hemos denunciado en la Comisión de Industria y hemos dicho que si el Gobierno quería que se llegase al fondo que había mecanismos parlamentarios a través de una comisión de investigación.

Nosotros vamos a estar en esa labor de apoyar la comisión de investigación. Estaremos en la denuncia de la mala gestión del Gobierno en todo lo que ha sido el proyecto de Renfe. Por cierto, el Tribunal de Cuentas continuamente ha denunciado cómo los proyectos que realiza el Gobierno tienen continuamente desviaciones presupuestarias importantísimas y que se debe a un incorrecto desarrollo de los proyectos y a una mala gestión por parte del Gobierno. Estaremos en esa denuncia. Pero no vamos a estar a favor de sembrar en este país una idea de que la corrupción está absolutamente generalizada. Estamos por denunciar la corrupción donde exista, en atajarla. Hoy mismo hemos dado una muestra al presentar una iniciativa parlamentaria para esclarecer el papel del Presidente del Gobierno en el caso Filesa, pero no vamos a estar dispuestos a que el país piense que la política en un sumidero de porquería y que crean que toda la política es pura corrupción. Esto no es bueno para el país. Creo que va a ser una cosecha mala la que se recolecte con una siembra de esta naturaleza.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor Presidente.

Sabe la Cámara que no es costumbre del Grupo parlamentario Socialista hacer uso de la palabra en un trámite que, por ser de control del Gobierno, corresponde al resto de los grupos de la Cámara intervenir. Entre las contadísimas excepciones en las que se produce en este trámite la intervención del Grupo Socialista hemos de contar la de hoy, porque la ciega pendiente de desvaríos, de falta de juicio, de un sano juicio de rigor, la voluntad dolosa de mezclar datos, de confundir informaciones, de utilizar la técnica del rumor —se dice: parece que alguien dijo— y construir con todo eso un discurso demoledor, o con pretensiones de serlo, contra uno de los Ministerios más brillantemente gestionados en el Gobierno Socialista, exige a este grupo

intervenir en defensa de esa gestión, aclarando las actitudes o las posiciones que el grupo sostiene.

Como se ha terminado ya la fase del espectáculo, sólo quedamos en la Cámara los que a lo largo de muchos años hemos estado trabajando en la Comisión de Industria, los que tenemos conocimiento de que este proyecto del AVE ha sido el más rigurosamente controlado por esta Cámara y del que se ha recibido mayor información.

En esta fase, por tanto, más serena del debate sobre la política-espectáculo y quienes la sostienen supongo que estarán dando la correspondiente rueda de prensa, ajenos a los juicios que este asunto merezca al resto de los grupos de la Cámara.

El tren AVE costó casi el doble más de lo previsto según el PP, más de 213.000 millones de diferencia, y el PP exige aclarar las cuentas del AVE relacionando esto con el pago de cantidades que ustedes llaman comisiones de intermediación.

Vamos a ver qué es lo que hay, desde nuestro punto de vista, sobre las contrataciones del AVE. Sobre las desviaciones de coste, todas las personas de buena fe de esta Cámara —todas—, saben que han sido explicadas una a una por la señora Presidenta de Renfe en la ponencia de seguimiento del tren de alta velocidad. Que ha ofrecido a los miembros de esta Cámara el acceso a todas las órdenes de cambio, una por una, donde se justifican las razones de cada uno de los incrementos de gastos que se producen.

Por tanto, nos parece que tanto Renfe como la Administración están en situación de explicar perfectamente desviaciones de 54.000 millones de pesetas, en un proyecto de valoración inicial de más de 260.000 millones; escasamente un 20 por ciento. No es esta una desviación que deba llamar a escándalo a ningún miembro de esta Cámara, ni que se pueda predicar como una situación de despilfarro presupuestario, como afirma también el señor Arenas. Claro que despilfarro significa gastar en aquello que no es preciso y si se considera no preciso el AVE, a pesar de la encendida defensa que hoy hemos escuchado en su boca, desde luego se trataría de un despilfarro presupuestario.

No hay, por tanto, ninguna desviación de coste que no esté exhaustivamente recogida en este documento, que pudiera no estar en manos del señor Arenas, pero que, desde luego, estaba en manos de los miembros del grupo interpelante que forman parte de esta ponencia a la que antes me he referido.

Hay 54.000 millones de desviación, se justifican uno a uno, y algo más de 31.000 millones de obra no recogida en el acuerdo inicial del Consejo, por tanto, no sirven de elemento de referencia con la cifra inicial, más el importe de las adjudicaciones de los trenes y de las máquinas. Es todo ese conjunto de inversión integrado el que se acerca, sin llegar siquiera, a las cifras que el Grupo Popular pretende introducir en la sociedad española como coste efectivo del AVE.

La segunda de las cuestiones planteadas es el pago de adjudicatarias a terceros, de adjudicatarias, donde

no hay intervención alguna de la Administración ni de Renfe. La administración no sabe ni puede ni debe saber nada de ella. Es una relación contractual privada. El Consejo de Administración de Siemens estudiará la aplicación de fondos por valor de 800 millones, que parece ser que se han pagado a cierta sociedad. Si hubiesen existido esas relaciones contractuales entre adjudicatarias y terceros, como parece que está fuera de duda, desde luego han sido estériles e inútiles y no han intervenido para nada en la adjudicación del conjunto de obras que se entienden como obras del AVE, luego vamos a ver por qué, y las actuaciones referidas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego concluya.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Termino en unos momentos, señor Presidente.

Las actuaciones referidas a personas próximas a la Administración o al Partido Socialista han sido valoradas, criticadas, descalificadas, diría yo, por todas las instancias del Partido, del Gobierno y del Grupo Parlamentario.

Los terceros que han intervenido en estas operaciones dicen que su origen es una relación contractual de prestación efectiva de servicios. ¿Es eso verdad? Mi grupo no lo sabe. ¿Lo saben ustedes? Yo creo que tampoco. ¿Se precisa una investigación? Puede ser. ¿Dónde? Desde luego, no en esta Cámara, sino donde se han pagado esos fondos o donde se han cobrado esos fondos. Por tanto, tampoco es al Gobierno ni a Renfe a quien se debe investigar.

Las adjudicaciones de electrificación a Siemens merecen de la propia empresa concurrente con ella en el concurso, Alsthom, en carta del director general de la propia compañía, Alsthom, la opinión de que, según los diferentes expertos que han participado en los ensayos de calidad, de captación obtenida, es superior a la obtenida en los trenes franceses construidos con tecnología francesa. Si a esto unimos los análisis multicriterio utilizados en la selección de las opciones, no es sostenible la acusación de desviación de poder ni de consideración de elementos ajenos a la valoración económica y técnica del proyecto; solamente se puede sostener esa acusación si de paso se hace una descalificación global de los técnicos que han intervenido en esa adjudicación y de los que han conformado las bases de esos elementos multicriterio que son algo más de 35 criterios, valorados cada uno con el peso correspondiente.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García-Arreciado, le ruego concluya.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Entre esos criterios —y concluyo, señor Presidente— posiblemente algunos criterios fueran políticos y me permito hacerle al Grupo Popular la pregunta, ¿qué actuación hubiera tomado ante una tecnología europea, próxima

a España, en países con los que nos unen relaciones de una solidez apreciable, si hubiesen tomado la decisión de incluir entre los elementos de decisión el criterio político o hubiesen mirado a la luna o al sol naciente y hubiesen prescindido de cualquier consideración política, si es que las hubo, que no lo sé, no me consta; o hubiesen prescindido de cualquier referencia política en la adjudicación de un contrato de esta magnitud?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor García-Arreciado.

Se suspende la sesión durante quince minutos.

**Eran las siete y cuarenta minutos de la tarde.**

**Se reanuda la sesión a las siete y cincuenta minutos de la tarde.**

El señor **PRESIDENTE**: Se reanuda la sesión. **(El señor De Rato Figaredo, pide la palabra.)**

Señor Rato.

El señor **DE RATO FIGAREDO**: Señor Presidente, mi grupo parlamentario solicita las razones de la Presidencia para suspender el debate durante el tiempo que hemos estado sin poder practicar la actividad parlamentaria simplemente para que un miembro del Gobierno dé una rueda de prensa. Nos gustaría alguna explicación pública del Presidente para conocer hasta qué punto estamos sometidos a la estrategia informativa del Gobierno para celebrar las sesiones de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Rato, la Presidencia creo que, en puridad, no tiene que dar explicaciones de las suspensiones de las sesiones; es su derecho y su responsabilidad dirigirlas, pero con mucho gusto le voy a dar la explicación.

El señor Ministro de Obras Públicas ha hecho llegar a la Presidencia el deseo de una breve interrupción habida cuenta de que había contestado preguntas durante más de hora y media; que había contestado a una interpelación; que había llegado de un viaje en el extranjero y que no se encontraba en la mejor forma física. El Presidente ha atendido estas razones, ha creído que eran atendibles y razonables, y ha suspendido por unos momentos la sesión.

Esta es la explicación, señor Rato. No ha lugar a mayor incidencia ni alegación sobre esta cuestión.

El señor **DE RATO FIGAREDO**: Señor Presidente, quiero decirle...

El señor **PRESIDENTE**: Señor De Rato, la palabra la puede tener para una cuestión de orden, no para otra cosa.

El señor **DE RATO FIGAREDO**: Sí, señor Presidente. Para anunciar a la Presidencia que no aceptamos sus

explicaciones, que no creemos las del señor Ministro y que en este mismo acto abandonamos esta sesión.

Muchas gracias, señor Presidente. **(Los señores Diputados del Grupo Parlamentario Popular abandonan el hemiciclo.)**

#### INTERPELACIONES URGENTES (Continuación):

##### — DEL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, SOBRE LA POLÍTICA DE VIVIENDA REALIZADA POR EL GOBIERNO Y LOS CAMBIOS NECESARIOS EN LA MISMA PARA QUE TODOS LOS ESPAÑOLES PUEDAN ACCEDER A UNA VIVIENDA (Número de expediente 172/000197)

El señor **PRESIDENTE**: Interpelación del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre la política de vivienda realizada por el Gobierno y los cambios necesarios en la misma para que todos los españoles puedan acceder a una vivienda.

En nombre del Grupo interpelante, tiene la palabra el señor Andreu. **(Varios señores Diputados del Grupo Parlamentario Popular continúan abandonando el hemiciclo.)**

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

Espero no haber sido yo quien ha ahuyentado a esta parte de la Cámara. **(Risas.)**

Señor Presidente, señor Ministro, señorías, es la segunda vez en esta legislatura que mi grupo parlamentario trae una interpelación sobre la vivienda, para oír las definiciones que el Gobierno tiene sobre este problema y conocer cuáles son las políticas que plantea sobre el mismo. La primera interpelación la trajimos el 15 de diciembre de 1990, con una moción que se vio el 5 de febrero de 1991. Era un momento en el que prácticamente en España únicamente se hacía vivienda libre, un momento en el que se había abandonado, si no de forma total, sí en gran manera, la vivienda de protección oficial y la vivienda de promoción pública. Es una situación que ha sufrido ciertos cambios porque, a partir de los años 1991 y 1992, ha habido un Plan de vivienda, el Plan de las 460.000 viviendas, pero no ha habido una urdimbre, no ha habido una relación entre las diferentes competencias del Estado que tienen que ver sobre la vivienda.

A nuestro juicio, hoy por hoy, carecemos de una política global de vivienda, carecemos de todos los mecanismos que inciden sobre esa política de vivienda: mecanismos fiscales, mecanismos de inversión pública, mecanismos de incentivos a la promoción privada, mecanismos de apoyo a la vivienda pública en alquiler. No tenemos una política global que aborde en toda su complejidad el problema de la vivienda.

Para nosotros, el avance más importante que se puede haber dado en estos años ha sido que el Gobierno

haya reconocido que tiene competencias sobre el problema de la vivienda, que tiene competencias que van más allá de la propia capacidad inversora del Ministerio de Obras Públicas y que tiene competencias que se extienden a otros departamentos del Gobierno, cosa que se negaba en aquella interpelación que hicimos en diciembre de 1990. Sin embargo, ese reconocimiento nos parece en sí mismo un hecho positivo, independientemente de que luego ese reconocimiento no se haya plasmado aún en una política global que permita hacer pensar que estamos en una vía de solución de un proceso continuado de la vivienda en España.

Me parece bien que el Gobierno haya entendido, después de haber hecho un plan de carreteras y después de haber hecho un plan de transporte ferroviario, que le era necesario hacer un plan global de transportes. Es un hecho positivo. Lo que pasa es que ha costado muchísimos miles de millones de pesetas, tanto en inversión de carreteras como en inversión de ferrocarriles, el que se haya dado cuenta de que era necesaria una conexión entre los dos tipos de inversiones para que fueran mucho más rentables. Pues de igual manera parecería interesante a mi Grupo que comprendiera que no basta con hacer un plan de 460.000 viviendas ni una ley de arrendamientos urbanos, que ahora está en debate en la Cámara, sino que hacen falta muchas otras medidas políticas para que podamos hablar de una auténtica política de vivienda en este país.

Por lo pronto hay que seguir manifestando, como hemos dicho en otras ocasiones, que la inversión pública en vivienda en España es de las más bajas de Europa. En España todavía no se invierte siquiera el uno por ciento del producto interior bruto, frente al dos o tres por ciento que se invierte en el resto de los países europeos. Y desde luego, si no hay un aumento del gasto público en vivienda no podremos hablar de ayuda ni de protección a los inquilinos que no puedan acceder a las rentas del mercado o a las rentas del valor de uso de la vivienda en alquiler, ni podremos hablar de ningún otro tipo de ayudas, simplemente porque nos faltará la base: no tenemos dinero. Y aunque además del dinero hagan falta políticas ingeniosas y políticas correctas para arreglar el problema de la vivienda, si no hay una inversión pública en vivienda mal negocio estaremos haciendo. Y si no hay esa inversión pública, lo que tendremos que hacer es lo que está haciendo el Gobierno ahora, hacer planes que, en última instancia, confían en que, con un mínimo de inversión, sea la iniciativa privada la que se lance a solucionar el problema de la vivienda. Por tanto, a ese problema, que es clave y es fundamental, sigue sin hincarle el diente el Gobierno y, desde luego, no se lo ha hincado en los presupuestos de 1993. Este ese el problema capital con el que nos encontramos.

Aparte de esto, yo confío en que el Gobierno haya reflexionado también sobre a qué metas le ha llevado la política fiscal en vivienda durante estos últimos años. Yo creo que es un buen indicativo, una buena manera de comprender hasta dónde les ha llevado es la encues-

ta sobre vivienda que ha hecho el Instituto Nacional de Estadística. Esa encuesta sobre vivienda dice que en España hay 17.154.365 viviendas y que, de ellas, 11.796.000 aproximadamente son de primera ocupación. Es decir, que en España más del 30 por ciento de las viviendas que existen son de segunda ocupación o están vacías. El número de viviendas vacías asciende a la cantidad, para nosotros escalofriante, de 2.719.934 y el de segunda residencia a 2.637.000. Si además se fijan en el dato que da el Instituto Nacional de Estadística de que la vivienda de segunda ocupación ha crecido en España, en algunas comunidades, como la gallega, hasta un 130 por ciento en la década del ochenta y en otras comunidades entre un 60 y un 50 por ciento, podemos ver cuál ha sido el resultado real de muchas ayudas fiscales que se han dado indiscriminadamente al gasto de vivienda. El resultado ha sido que muchas de las rentas altas de este país han podido, con el acicate de desgravar fiscalmente, construirse una segunda vivienda. No es que nos parezca mal que la gente tenga una segunda vivienda —el que la tenga—, pero lo que sí nos parece mal es que muchos de ellos, por lo menos los que la han hecho en esta década, lo hayan hecho con incentivos fiscales, porque esos incentivos fiscales, en última instancia, son dinero público, dinero público que debería haberse usado para que pudieran acceder a la vivienda los que más necesitados estaban de ella. Por lo tanto, ahí hay un tema de política de Gobierno que es extraordinariamente importante y que precisa unas determinadas políticas muy distintas a las que se han venido llevando hasta el momento, una política fiscal sustancialmente diferente que precisamente desgrave a los que necesitan la vivienda, no a los que tienen la posibilidad de hacerse con una segunda vivienda.

Hay otros problemas como la inexistencia en este país de una ley de edificación, a pesar de que es algo que reiteradamente se ha venido solicitando en esta Cámara, a pesar de que existen proposiciones no de ley, presentadas incluso por el Grupo Socialista y aprobadas en Comisión por el conjunto de los grupos parlamentarios, que comprometían al Gobierno a traer esa ley de edificación antes de que terminara el año 1992. Esta inexistencia de ley de edificación o ley de vivienda, entre otras cosas, significa que se retarda la solución de un problema gravísimo en España. Como ustedes sabrán, el mayor número de pleitos civiles que existen en este país se da precisamente por problemas de vivienda; problemas de vivienda que demuestran que hay mala construcción, responsabilidad civil, etcétera, un costo importantísimo tanto para los consumidores como para todos los sectores que están alrededor de la vivienda. Este incumplimiento reiterado de la ley de edificación desconocemos si se debe a presiones de determinados sectores de la construcción sobre el Gobierno o a una simple incapacidad de éste para traer esta ley, absolutamente imprescindible en una situación como la que actualmente estamos viviendo en este país.

Señor Ministro, nosotros consideramos que son pre-

cisas muchas modificaciones en la política global de vivienda que lleva el Gobierno; perdón, en la falta de política global que lleva el Gobierno. Política global de vivienda que nosotros consideramos que debe pactarla con los ayuntamientos y con las comunidades autónomas, que debe conseguir que en lo que a ellos se refiere intervengan también. Desgraciadamente, una de las cosas que está pasando en este país es que los ayuntamientos han olvidado que una de las iniciativas que deberían tener es precisamente la de solucionar el problema de la vivienda. Parece que es algo ajeno a ellos, cuando debería ser uno de los problemas de gestión más cercano a los ayuntamientos.

Nosotros creemos que la pregunta clave en este punto es si el Gobierno es consciente —el problema puede ser que ni siquiera lo fuera— de que tiene una política de vivienda absolutamente dispersa, y si siendo consciente de ello, prevé en algún momento la redacción de un plan general de vivienda que dé una solución compleja al problema de la vivienda, no una solución que pretenda ser simplificadora, no una solución que pretenda decir únicamente que teniendo un determinado sector de españoles con rentas medias con posibilidad de acceso a la vivienda tenemos solucionado ese problema.

Señor Ministro, este es uno de los problemas capitales en este país. Desde luego, si se mezclan datos de existencia de viviendas vacías y de viviendas de segunda residencia junto con las necesidades de vivienda que tienen muchísimos españoles, se produce un panorama realmente escandaloso de la situación francamente antisocial del problema de la vivienda. No es un problema que pueda resolverse en un año, ni siquiera en una legislatura, pero parece que es difícil que alguna vez se solucione si en ningún momento se plantea en toda su complejidad, si año tras año se viene hurtando el problema, se viene parcheando el mismo, intentando plantear medias más o menos propagandísticas que vengán a intentar cubrir el expediente, pero que no consigan encarrilar la solución del auténtico problema de vivienda que tiene nuestro país.

Muchas gracias.

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

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

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

Señoría, produce una íntima satisfacción constatar que sigue habiendo diferencias entre la derecha y la izquierda, que sigue habiendo sustanciosas diferencias, y quiero agradecer al Diputado interpelante la intervención que ha tenido en el contexto de la interpelación anterior. En todo caso, es verdad que la oposición está para criticar la acción del Gobierno, para señalar sus carencias, sus deficiencias, controlar los costes de su ac-

ción y señalar aquello que todavía no se ha podido hacer. Su tono, señor Diputado, es muy de agradecer en estos tiempos que corren, porque permite recobrar en el Parlamento una acción de control del Gobierno y una crítica de la oposición con la que no siempre se tiene que estar de acuerdo, pero que, en todo caso, es el pilar del juego político democrático que debe desarrollarse en la dialéctica Gobierno-oposición.

Y tiene usted razón, muchas razones para criticar la política de vivienda, porque no hemos conseguido, sin duda alguna, llevar a la práctica el mandato constitucional que nos obliga a intervenir en los mecanismos de mercado para garantizar el acceso de todos los españoles a una vivienda digna. **(El señor Vicepresidente, Muñoz García, ocupa la Presidencia.)** Ello por multitud de razones: por razones en parte imputables a errores, y en parte imputables a la inevitabilidad de circunstancias que no han contribuido a que el acceso a la vivienda haya podido desarrollarse en esta década de los ochenta de la forma que hubiéramos deseado. Sin embargo, permítame que, en defensa de la acción del Gobierno, papel que me corresponde, le señale que la política de vivienda desarrollada a partir de los acuerdos adoptados el 10 de mayo de 1991, cuando se produce una clara inflexión en la política seguida a lo largo de los años anteriores, tratando de corregir los defectos puestos de manifiesto por la propia acción y sus resultados, han tenido algunos efectos positivos. Los más evidentes de ellos son, sin duda alguna, el cambio significativo de la tendencia en cuanto al número de familias que han obtenido ayudas públicas para el acceso a la vivienda. En el año 1992 hemos doblado el número de familias con ayudas públicas en acceso a la vivienda del período 1988/1991.

En segundo lugar, la puesta en marcha de mecanismos de corresponsabilización de las tres administraciones, aceptando que tenemos competencias no en vivienda, sino en los aspectos de política económica que influyen en la política de vivienda y se ven influidos por ésta, y materializando un conjunto de compromisos que por primera vez han permitido territorializar las ayudas sin desacuerdos entre el Gobierno central y las administraciones territoriales.

En tercer lugar, configurar medidas de estímulo al mercado de vivienda en alquiler (el alquiler, pieza básica de cualquier política de vivienda, no suficientemente desarrollada), mediante incentivos a la promoción de vivienda protegida en alquiler, los más importantes en todo el plan, y la aprobación de una ley que regula los fondos de inversión inmobiliaria, como elemento totalmente necesario en la aprobación del proyecto de ley de arrendamientos urbanos.

En cuarto lugar, la introducción de modalidades nuevas de ayuda pública y, en particular, las viviendas libres de precio tasado y las destinadas a la compra y urbanización de suelo destinado preferentemente a viviendas de protección oficial, que demuestra claramente que una política de vivienda puede ser buena o mala pero ha existido, mientras que una política de suelo, ele-

mento complementario imprescindible de una política de vivienda, no ha existido de una forma suficientemente coordinada entre las tres administraciones.

Y finalmente, un impulso a la rehabilitación a través de un decreto, que estamos elaborando, que pretende concentrar las ayudas por rehabilitación en grandes operaciones urbanísticas en los cascos más degradados de nuestras ciudades. Cara al futuro, señoría, pensamos revisar los objetivos del Plan de vivienda, de acuerdo con los mecanismos de ajuste previstos en los convenios firmados entre el Ministerio y las comunidades autónomas, que han permitido crear un clima de colaboración y cooperación entre comunidades autónomas y Administración central del que debemos felicitarnos todos, porque, cualquiera que sea el color político del Gobierno regional en cuestión, por primera vez llevamos dos años colaborando, en vez de peleando, lo cual sin duda alguna redundará en beneficio del contribuyente y del beneficiario de las ayudas del Plan.

El Plan ha entrado en dinámica positiva, ha superado la inercia con la cual nace cualquier plan que arranca de nuevo, y tenemos ya calificaciones previstas para el bienio 92-93 y financiación convenida que supera en 20.000 millones de pesetas los 560.000 millones necesarios para 1993. Los propios constructores han reconocido recientemente que el Plan de vivienda ha evitado que el *crack*, el colapso o la crisis del sector inmobiliario fuera mayor de lo que ha sido. Ha actuado como elemento de paracaídas, de colchón amortiguador de una crisis muy importante. Y para seguir avanzando en lo que usted reclama, con razón, de una política general de vivienda, le diré que actualmente estamos trabajando en la generalización de convenios-programas sobre suelo y vivienda entre comunidades y los principales ayuntamientos, firmados ya en varias comunidades; en extender acuerdos de uso de suelo público para VPO, semejantes al firmado con Renfe; en elaborar nuevas propuestas fiscales y financieras que acentúen la coherencia entre la política de vivienda en sentido estricto y otras políticas públicas; en difundir las ayudas del Plan de forma que los ciudadanos estén bien informados y conozcan qué tienen que hacer para conseguir una ayuda y que ésta pueda ser otorgada con los menores trámites administrativos posibles; y finalmente, en la configuración de un fondo de solidaridad como instrumento de garantía complementaria para aquellos préstamos del Plan de vivienda que encuentran dificultades de obtención de financiación correspondiente.

Es cierto que hemos de hacer el proyecto de ley de ordenación de la edificación (no está todavía en esta Cámara porque he querido agotar todos los consensos necesarios para evitar que llegase con discrepancias importantes entre los distintos agentes intervinientes, pero llegará previsiblemente antes del fin de esta legislatura) la revisión coordinada de toda la normativa autonómica en vigor sobre vivienda y edificación, también un plan de calidad concertado con las comunidades autónomas, y un énfasis cada vez mayor en la política de suelo y en la política de alquiler. Pero no podemos

hacer gravitar toda la política de vivienda en la producción de nuevas viviendas de promoción pública destinadas al alquiler, como a veces tengo la impresión de que el señor Diputado basa en ello sus planteamientos. No podemos hacer que todos los esfuerzos se concentren en un sector o en un segmento ciertamente interesante pero que, por sí solo, no sería capaz de satisfacer todos los requerimientos y suplir todas las carencias. Porque de alguna manera, señoría, somos lo que somos porque nuestra historia inmobiliaria ha sido la que es y no tenemos el parque público de alquiler que tienen los distintos países de Europa ya que nuestra historia, no de diez años sino de muchos más, ha sido diferente, y la política de vivienda no puede basarse sólo en actuaciones con gasto público; no puede ser sólo más gasto público. Hay que confiar también en el valor de la oferta y la demanda como elementos de asignación de recursos, incidiendo sobre el mercado mediante normas satisfactorias para la demanda y para la oferta.

Señoría, la diferencia que existe entre España y algunos países occidentales en materia de parque inmobiliario de alquiler en manos públicas es simplemente insalvable. Entre el 1 por ciento español y el 70 por ciento de los países europeos nos separa un abismo que presupuestariamente es insalvable en el corto plazo. No digo que no tengamos que actuar sobre ello. Digo que intentar buscar una solución por este procedimiento es olvidar los ingentes recursos que alemanes, franceses, ingleses y daneses han acumulado en los 30 años de expansión económica y gobiernos socialdemócratas que van desde el final de la guerra mundial hasta la mitad de los años ochenta, en los 30 gloriosos en los cuales la socialdemocracia pudo dirigir el *boom* económico de la mayor fase de expansión económica que recuerda Europa hacia la acumulación de un capital público que tenía ya sus raíces en la preguerra. No ha sido así nuestra historia. Pretender resolver este *gap* en corto plazo requiere unos recursos financieros que es imposible que el presupuesto del Estado aporte en el corto plazo. Tenemos, pues, que jugar con varios palillos a la vez, una estrategia pluridimensional, como usted mismo reclama, que actúe sobre los apoyos financieros a la adquisición de vivienda, sobre los apoyos financieros al alquiler de vivienda, a la promoción pública, a la creación de entidades mixtas, a una norma que inspire confianza a los arrendadores y a los arrendatarios y, sobre todo, a una acción coordinada y conjunta de las distintas políticas que inciden sobre la vivienda y de las distintas administraciones que actúan en este campo de la acción pública, sin desconocer las posibilidades reales de actuación de cada una de estas administraciones, reclamando la acción solidaria y responsable de cada una de ellas en sus respectivos ámbitos de actuación. No se puede decir en España que no existe suelo para construir VPO porque la vigente Ley del Suelo concede a los ayuntamientos la capacidad expropiatoria necesaria para generar el suelo, por fin de utilidad pública, sobre el cual podemos nosotros aportar los re-

curso financieros necesarios para que la construcción de VPO pueda desarrollarse.

Estoy muy de acuerdo con usted cuando dice que el acceso a la propiedad no puede ser la única forma a través de la cual resolver el problema del acceso a la vivienda de los segmentos de la sociedad española que más necesitan de una intervención pública que les apoye. Por eso el Plan de vivienda 1992-97 es un plan diversificado que intenta potenciar el alquiler sin provocar tampoco un ruptura brusca, una discontinuidad insalvable entre los mecanismos de apoyo a la compra y los mecanismos de apoyo al alquiler, porque ello redundaría seguramente en una insuficiencia de los procedimientos que hemos venido utilizando, que son aquellos que en el corto plazo podemos seguir utilizando. Los resultados, señoría, son en todo caso alentadores. El Plan se desarrolla de una forma positiva. La coordinación administrativa es mejor que nunca. La colaboración de las administraciones financieras permite disponer de los 560.000 millones que necesitábamos este año. Los promotores han entrado en el juego de la promoción de VPO porque los parámetros de coste de producción son hoy también más realistas que nunca. Pero la responsabilidad del fracaso y el usufructo del éxito no podrán ponerse nunca únicamente en el Gobierno de la nación y, por tanto, no podrán ser nunca exigidos solamente en este Parlamento. Es una de las políticas en que la corresponsabilidad interadministrativa es más fuerte que en ninguna otra. Los ayuntamientos con su política de suelo, las comunidades autónomas con su política de calificación de promociones y selección de beneficiarios, los promotores, la industria de la construcción, los costes de generación de metros cuadrados edificables en las distintas zonas del país y la política de coordinación fiscal y financiera y de actuaciones en infraestructuras de transportes que creen nuevos espacios urbanos, constituyen un todo integrado y coherente, hoy más coherente que nunca, que nos permite decir que la política de vivienda, desde la inauguración del nuevo Plan, ha entrado en un camino más satisfactorio y más adecuado a las necesidades de la sociedad española.

Le agradezco sus críticas. Tomo buena nota de ellas, pues muchas constituyen uno aliciente para seguir trabajando en que el futuro plan de vivienda o las modificaciones que hagamos en éste contribuyan al objetivo, que deseamos usted y nosotros, de que la sociedad española pueda resolver mejor que hasta el momento presente sus problemas de vivienda.

Muchas gracias.

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

Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, señor Ministro, me debo haber explicado mal si le he dado a usted la sensación de que la única solución que plantea mi Grupo político para el problema de la vivien-

da en España es la vivienda pública en alquiler. Nosotros somos conscientes del gran desnivel que existe entre la situación de la vivienda pública en alquiler en España y en Europa; siempre lo hemos sido. Sabemos que tenemos ese déficit, no de treinta sino de muchos más años, con la inexistencia de una política en este sentido del Estado. Y no pedimos, ni mucho menos, que lleguemos a un nivel de esa naturaleza, pero le recuerdo que ustedes han estado diez años gobernando y que la situación en ese campo, cuando esos diez años han pasado, es igual que la que cuando ustedes entraron a gobernar, lo que viene a indicar que no han hecho ninguna actuación en ese sentido. Esa política de los países europeos, durante los gobiernos socialdemócratas, que usted blande como patrimonio, la puede blandir como patrimonio ajeno; sólo nominalmente es suya, porque ustedes no han hecho eso. Respecto a la vivienda han llevado una política absolutamente liberal, con leves correcciones al final de estos años con el plan de las 460.000 y con leves correcciones en el plan cuatrienal, pero en última instancia siempre han estado obviando el problema real. La intervención pública era necesaria en el problema de la vivienda, con un compromiso total, no sólo de ayuda y promoción y que los agentes privados promocionasen viviendas, sino con la actuación pública directa. Eso no lo han hecho ustedes durante estos diez años. Y aunque no es misión de mi Grupo Parlamentario hacer historia, lo traemos a colación para poder plantear otras políticas de cara al futuro. No vale quejarse de que la situación en España es difícilmente salvable porque la diferencia que existe entre los países europeos y nosotros es enorme, pero si no actuamos en el sentido de acercarnos a ellos nunca lo conseguiremos.

Nosotros consideramos que es importante actuar en este sentido. Para ello lo fundamental, como le expuse anteriormente, es que se aumente el gasto público en vivienda. Tampoco pedimos que sea únicamente el Estado el que solucione el problema de la vivienda, ni muchísimo menos, pero sí que se aumente el gasto público al nivel que actualmente lo hacen los países de la Comunidad Económica Europea, los países con los que queremos converger, lo cual no es pedir demasiado. Sería interesante que esta Cámara aprobara algún documento que comprometiera a los gobiernos futuros, por ley, a actuar de esta manera en los próximos años. De la misma forma que ustedes plantean que venga a la Cámara un plan director de infraestructuras que obligue al Gobierno de turno para que se construyan esas infraestructuras, nos parecería enormemente correcto que existiera un plan que comprometiese también al Gobierno a efectuar unas determinadas inversiones anuales en política de vivienda. Aparte de ello, consideramos que la política debe ser polivalente, debe actuar en muchísimos otros ámbitos: en la rehabilitación, en los problemas fiscales, que para nosotros son fundamentales, así como conseguir que todos los españoles no tengan que ayudar a la vivienda secundaria en España; que esos recursos, en lugar de estar destinados

a la vivienda secundaria, estén dedicados a la vivienda de los más necesitados nos parece trascendente. Por último, señor Ministro, también sería muy interesante que se aprobaran leyes que gravaran fiscalmente a las viviendas indebidamente vacías, que lo están únicamente por motivos especulativos. Creo que sería enormemente interesante tipificar ese caso y aplicar un gravamen a ese tipo de viviendas.

Yo confío, señor Ministro —y en ese sentido irá la moción que mi Grupo plantee la próxima semana— en que haya una sensibilidad en esta Cámara en el sentido de que no podemos improvisar, año tras año, un plan concreto de viviendas. Nosotros no negamos ni descalificamos, ni muchísimo menos, los efectos beneficiosos que han podido tener determinadas actuaciones en viviendas. Lo que sí cuestionamos es que estos sean problemas que se puedan solucionar de esta forma, que el problema de la vivienda sea algo que se pueda solucionar con una política distinta cada año, sino que tenemos que buscar una política que sea sostenible durante muchos años en este país. Esto es de lo que carecemos hasta ahora y que creemos que haría falta, que sería justo, que se hiciera un esfuerzo por todos los grupos parlamentarios para que pudiéramos encauzar uno de los gravísimos problemas sociales que existen en este país, y que en estos diez años de Gobierno socialista no ha sido precisamente de los que ustedes han tratado con más cariño.

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

¿Grupos que desean fijar su posición? **(Pausa.)**

Por el Grupo Mixto tiene la palabra, en primer lugar, el señor Mardones.

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

Repartiendo mi turno del Grupo Mixto con el compañero señor Oliver, de Unión Valenciana, paso seguidamente a fijar nuestra posición en este debate.

En primer lugar, debemos congratularnos por la iniciativa que ha tenido el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya de traer esta materia aquí. En segundo lugar, quiero hacer un reconocimiento de una realidad actual, la del avance que se ha producido en una demanda que es en este momento incuestionable. Las estadísticas que nos vienen ofreciendo los distintos organismos oficiales evidencian en este momento dos cifras significativas. Una, que van quedando plazas vacantes en las enseñanzas básicas de los colegios de primera enseñanza y que, sin embargo, hay un aumento creciente de la demanda —por la situación demográfica de una población española de más de 20 años, entre 20 y 40— de adquisición de viviendas —y digo adquisición—, que se encuentra con unos estrangulamientos que nosotros queremos someter hoy a la sensibilidad del señor Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Efectivamente, el avance que se ha hecho en estos dos últimos años es posiblemente el más significativo y el

más eficaz, pero lo que no quisiéramos, como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida, es que se tratara de un cambio anual o bianual del plan de vivienda, porque esto distorsiona las políticas de financiación de corporaciones o instituciones de ámbito territorial, a los ayuntamientos, a las comunidades autónomas y a la propia Administración estatal en materia de vivienda.

No me voy a referir aquí, para no alargarme y porque ya se ha dicho, a la relación vivienda-suelo. El señor Ministro ha hablado precisamente de los planes concertados o los convenios-programas de suelo-vivienda con las corporaciones. Indudablemente si las corporaciones legales, los ayuntamientos y las comunidades autónomas en sus consejerías respectivas de la vivienda no se comprometen social, política y presupuestariamente a solucionar este tema, la vivienda se seguirá encontrando con el cuello de botella de la carestía de la misma, y no se trata de una carestía por el metro cuadrado en sí mismo por el contratista sino por sus distintas repercusiones.

Ahora bien, señor Ministro, hay una cuestión sobre la que sí quisiera llamarle sensiblemente la atención, en la que veo que hay en este momento una falta de sincronización y un efecto negativo, que es la fiscalidad de la vivienda, porque no se trata solamente de una política que coja un segmento de población que necesite vivienda, las clases más económicamente débiles o las clases medias. Precisamente las clases medias se encuentran con una demanda de cierto tipo, expresado en metros cuadrados y en calidad de vivienda. Para esa clase media que existe hoy en día en determinados centros urbanos, Madrid, Zaragoza, Barcelona, Sevilla o Bilbao, son los precios más altos. Por ejemplo, la relación coste de vivienda-salario es verdaderamente desproporcionada, y en la fecha actual, con un salario medio, para adquirir una vivienda son necesarios muchos más años que hace por ejemplo quince años, dada la situación española de censo de renta *per capita*.

Lo que sí vemos es que las leyes de Presupuestos Generales del Estado, en los últimos años han ido separando de la bonificación fiscal a la segunda vivienda. Hoy en día un patrimonio familiar no es solamente dar una carrera al hijo; es dejarle también una vivienda, a los costes que tiene. Por tanto creemos necesario —y más debe parecérselo a un Ministro de Obras Públicas y competente con la vivienda, que ha sido anteriormente alto cargo significativo como Secretario de Estado de Hacienda— corregir y aproximarnos para facilitar la política de la vivienda, que estoy de acuerdo con el señor Ministro que no es sólo financiación o ayudas a las viviendas VPO o fondos de inversión inmobiliaria. Esto hay que armonizarlo con que la fiscalidad de la vivienda no sea lo gravosa que es hoy día en todos los órdenes, y de todos los organismos, de los catastrales a los municipales pasando por la Hacienda del Estado cuando se trata de gravar, como si fuera un automóvil, la vivienda, que viene a resultar con una tremenda presión fiscal.

Este es fundamentalmente el mensaje que yo quería

decirle al hilo de la oportuna presentación por parte del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya de esta interpelación sobre la política de vivienda para que todos los españoles puedan tener al menos una vía, no solamente la constitucional y la financiera, sino la real, la tangible, de que hagamos posible que un derecho formal de la Constitución sea un derecho real. En esa labor creo que todos tenemos que comprometernos como una auténtica política social de un Estado de Derecho.

Nada más. Muchas gracias.

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

El señor Oliver tiene la palabra.

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Muchas gracias, señor Presidente. Voy a ser muy breve.

Tomo la palabra por dos razones fundamentales, la primera porque es evidente que siempre nos parece oportuna la presentación de una interpelación en cuya discusión se hable de la vivienda, porque es claro también que es un problema que está ahí respecto al cual Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya nos ha explicado sus posiciones, lo mismo que el Gobierno. Por cierto como el señor Ministro sabe, nosotros compartimos gran parte de los planteamientos del Gobierno en este campo. Además, en la Comunidad Valenciana sabe también perfectamente que los planes incluso van superando las cifras previstas en un principio. Pero hay una segunda razón muy importante por la que estoy haciendo uso de la palabra. No se trata de entrar en el fondo de la cuestión en el que ahondaremos en su momento cuando se debata la correspondiente moción; es una cuestión de cortesía parlamentaria. Creo que hoy más que nunca era interesante dirigir la palabra a este Pleno para dejar constancia de que Unión Valenciana tiene una atención parlamentaria hacia Izquierda Unida, hacia el interpelante y hacia el propio Gobierno.

Nada más. Muchas gracias.

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

Por el Grupo Parlamentario del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

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

Queríamos hacer una intervención al hilo de la interpelación presentada por Izquierda Unida, interpelación sobre una cuestión candente, importante, y, además, nos gusta decir las cosas en la Cámara, no en los pasillos. En los pasillos ya comentaremos otras cosas, pero en la Cámara es donde hay que decir las cosas de verdad.

Hemos hablado mucho de vivienda en el Congreso, y aunque no es fácil hablar de vivienda desde el punto de vista de la Administración central, no es menos cierto que estamos ante la segunda demanda social de los ciu-

dadanos, siendo la primera el empleo, y, además, ante un sector económico de primera magnitud, como todo el mundo conoce, tanto en materia de empleo como en materia de inversiones privadas y públicas.

Es cierto que, además, hay que medir exactamente cuál es el papel no sólo de la Administración central sino, en general, del Estado en materia de vivienda; hay que medir exactamente cuál es el grado de intervención que nos corresponde tener. Porque entre la política que arrastramos —que citaba el señor Ministro anteriormente—, que yo llamaría un poco política benéfica de vivienda, que ha caracterizado a los regímenes autoritarios y que además era consecuencia de un contexto histórico, y una política del *laissez-faire, laissez-passer* hay todo un mundo en el que conviene identificar exactamente cuál es el papel de cada agente. Yo creo que ahí —y quiero abordar esta óptica en esta interpelación— está la clave de la cuestión. ¿Por qué se produce una insatisfacción en los españoles tanto en lo que se refiere a la vivienda como, sobre todo, respecto a la carestía de estas viviendas? ¿Es posible tener una política de vivienda que, al igual que reza la primera página del Plan Director de Infraestructuras, sea global, sea estratégica y sea flexible? ¿Se puede ensamblar de alguna forma el papel que le corresponde a la Administración central, a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos en materia de suelo y en materia de vivienda? Realmente la respuesta a este problema es la clave para que en España empiece a haber realmente satisfacción respecto al cumplimiento de ese precepto constitucional de no solamente tener una vivienda, sino una vivienda digna y adecuada.

Por un lado, el Estado tiene todo un mundo de sistemas de ayudas. Hizo unas correcciones importantes en el año 1991, no solamente en la cantidad de inversión que inyectó a ese sistema de ayudas sino también en el concepto de las ayudas. Hasta ese momento, la política benéfica llevaba a que el sistema de ayudas solamente pudiera beneficiar a un segmento muy reducido de la población. Aquello se convirtió, en el lenguaje popular, en el Plan de 400.000 viviendas, pero todos sabíamos que no era así, que eran realmente 400.000 actuaciones en materia de viviendas, es decir, el Estado aportaba una serie de ayudas; pero, siendo ésta una condición necesaria, no era suficiente, porque en la política del suelo y en la gestión de las viviendas, al final, la terminación de la vivienda está en manos de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. No lo digo en tono de reproche sino como algo que se tradujo hace poco en la discusión que hubo en el Senado. Este es un Estado autonómico que tiene que poner en marcha un principio de cooperación. No es posible que haya política del suelo y gestión de viviendas si no responden las comunidades autónomas y los ayuntamientos.

¿Tiene la Administración central alguna vía para impulsar lo que hoy, a nuestro juicio, es el gran fracaso en materia de vivienda, la política del suelo? ¿Tiene alguna manera de impulsarlo? Realmente, tendrá que se-

guir trabajando en ese principio de cooperación y tendrá que seguir haciéndolo en los términos que se establecen en la Constitución sobre la planificación general. La política del suelo está fracasando en materia de planificación y por eso el suelo es insospechadamente caro. En este país mucha gente ha vivido de una necesidad social, mucha gente sigue viviendo de una necesidad social. Todo ello radica esencialmente en una mala gestión del suelo.

Sería prolijo contar, aunque creo que todas SS. SS. lo conocen perfectamente, cómo se elabora un plan urbanístico. Hoy en día, en general, un plan urbanístico es una suma de intereses particulares. Rara vez hay un criterio de ordenación territorial plasmado en un plan urbanístico, rara vez comunidades autónomas, administración central y ayuntamientos establecen un esquema director general de un territorio que obedezca a una lógica no solamente particular de un municipio sino más general de una comunidad autónoma y general del Estado, rara vez. Es impresionante que uno se sitúe en medio de una ciudad como Burgos, vea las inmensas llanuras que le rodean y compruebe que el precio del suelo está a tantos y tantos miles de pesetas. Ahí está ocurriendo algo y la intervención no está siendo eficaz, ni la intervención de la Administración central ni de la comunidad autónoma ni de los ayuntamientos.

El problema del suelo condiciona más del 60 por ciento del coste final de la vivienda. La conclusión final a la que llegaría uno sería que habría que hacer el suelo público. Si los gestores públicos no sabemos hacer el suelo asequible, la conclusión final sería: hagamos el suelo público y con un suelo público, nuestro grado de intervención quedaría en fabricar aquello que alguna vez hemos comentado al señor Ministro, la construcción de grandes infraestructuras para que los ramales pequeños fueran a cargo de los promotores y que ese suelo pasara de rústico a realmente urbano, un suelo que se pudiera utilizar, un suelo sobre el que se pudiera construir, con su abastecimiento de agua, alcantarillado, telefonía, etcétera. Si el único coste que tuviera ese suelo fuera el de la urbanización hoy urbanizar un metro cuadrado con calidad no pasa de un coste de tres a cuatro mil pesetas el metro, pero el coste del suelo en muchas ciudades de España está entre 80.000 y 150.000 pesetas el metro cuadrado. Esta auténtica barbaridad, esta descompensación entre el precio del suelo y lo que es el producto final hace que no le podamos ofrecer a los españoles una vivienda digna y adecuada, aunque el sistema de ayudas pasara de 400.000 a 800.000 millones de pesetas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Muñoz García): Señor Martínez-Campillo, le ruego concluya.

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

El tema nos parece muy interesante. Queríamos abordar sobre todo, e insisto mucho en ello, que el Senado nos ha brindado la oportunidad del principio de coo-

peración dentro del Estado de las autonomías. En cuanto a ponerlo en marcha, hay mecanismos constitucionales. Probablemente uno de los ámbitos, como decía el Ministro en uno de los artículos que escribió en un periódico que leí, es que no hay un mercado, hay mercados. Dentro de esos mercados el de la vivienda tiene unas peculiaridades propias que lo están haciendo muy difícil, a pesar de todo los esfuerzos que puede hacer la Administración central, de que sea asequible a todos los españoles. En esa materia es donde creemos que debería centrarse especialmente el esfuerzo de la Administración central.

De todos modos, señor Presidente, agradecemos que nuestras razones sean escuchadas en esta Cámara y especialmente en estos momentos.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Muchas gracias, señor Presidente.

Nuestro Grupo Parlamentario ha seguido con sumo interés el debate que no por breve ha dejado de tener su intensidad. Valoramos las propuestas que se han efectuado por todos los intervinientes y las palabras del señor Ministro.

Refiriéndome concretamente a lo que ha dicho el señor Ministro hemos de destacar un aspecto de su intervención que no es nuevo sino redundante en lo que viene siendo el discurso del Ministro Borrell desde que ocupa este Ministerio en política de vivienda y que constituyó un discurso rupturista con lo que nos habían venido diciendo sus antecesores en el cargo.

Cuando hablábamos de política de vivienda hace unos años en esta Cámara se nos decía, haciendo una lectura muy estricta y literal del bloque de constitucionalidad que la política de vivienda era una competencia de las comunidades autónomas. Se olvidaba, y nosotros lo hemos tenido que recordar más de una vez, yo diría que prácticamente siempre que había un debate en Pleno o en Comisión, que el Gobierno tenía en su mano dos instrumentos fundamentales para hacer política de vivienda, como era la política económica y

la política fiscal. Pues bien, nosotros celebramos que se haya pasado de hacer ese discurso a hacer un discurso mucho más realista como el que hace el Ministro señor Borrell. Lo que entendemos que le falta a su plasmación práctica es una mayor utilización de los mecanismos de política fiscal que ustedes tienen en su mano. Esa es la asignatura pendiente. De todas formas celebramos el cambio que se ha producido.

En cuanto al Plan de vivienda que ha consumido una parte de la intervención del portavoz del Grupo de Izquierda Unida y de la respuesta del señor Ministro, la única crítica que le podemos hacer es que ha llegado tarde o que ha llegado cuando ha llegado y ahora hemos de recuperar el tiempo perdido. En cualquier caso, es un plan que valoramos positivamente. Me remito a la buena acogida que ha tenido entre los ciudadanos. Quiero destacar también, y ya lo han hecho otros Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, la excelente colaboración que existe con las comunidades autónomas. Entiende nuestro Grupo que deberían servir de modelo para otros ámbitos de la política donde es conveniente que exista esa colaboración entre dos administraciones con competencias en la materia. No voy a insistir en el Plan porque muy recientemente, el 2 de marzo de este mismo año, tuvimos ocasión de debatirlo con más profundidad en la Comisión con la presencia del señor Ministro.

Para terminar, simplemente quiero decir que nuestro Grupo Parlamentario espera a la moción que presentará el Grupo de Izquierda Unida la semana próxima para pronunciarse al respecto. Es más, también debo decir que inicialmente nuestro Grupo Parlamentario había reservado su intervención exclusivamente para la semana que viene con ocasión del debate de la moción, pero visto que por circunstancias ajenas a nuestra voluntad nos ha tocado ejercer de principal Grupo de la oposición en la Cámara esta tarde, hemos creído conveniente intervenir.

Nada más. Muchas gracias.

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

La sesión se reanuda mañana a las nueve de la mañana.

Se suspende la sesión.

**Eran las ocho y cincuenta minutos de la noche.**

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008-Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961