DIARIO DE SESIONES DE LAS CORTES GENERALES

COMISIONES MIXTAS

Año 1995 | V Legislatura | Núm. 84

PARA LA UNION EUROPEA

PRESIDENCIA DE DON DEMETRIO MADRID LOPEZ, VICEPRESIDENTE PRIMERO

Sesión núm. 26 (Extraordinaria)

celebrada el jueves, 6 de julio de 1995

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencia del señor Ministro de Agricultura, Pesca y Alimentación (Atienza Serna), para informar:

— **Sobre el contenido del Consejo de Ministros de Agricultura de la Unión Europea (UE), en la reunión «informal» de Toulouse, respecto al futuro de la política agrícola común (PAC). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente Congreso 213/000573 y número de expediente Senado 711/000139)** **1680**

— **De las prioridades a desarrollar durante la presidencia española de la Unión Europea (UE) en materia de agricultura y pesca. A petición propia. (Número de expediente Congreso 214/000111 y número de expediente Senado 711/000140)** **1680**

— **Sobre los objetivos a lograr durante el semestre de la presidencia española de la Unión Europea (UE). A solicitud del Grupo Parlamentario Popular. (Número de expediente Congreso 213/000630 y número de expediente Senado 711/000141)** **1680**

Comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (Borrell Fontelles), para informar sobre el criterio del Gobierno de España en relación con las redes transeuropeas, con especial atención a la situación de Baleares y Canarias, así como las medidas al respecto para esta última, derivadas de la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea. A solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente Congreso 213/000618 y número de expediente Senado 711/000142) **1697**

Se abre la sesión a las doce del mediodía.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Madrid López): Buenos días, señoras y señores Diputados, señoras y señores Senadores. Bienvenido, señor Ministro, a la Comisión Mixta para la Unión Europea.

COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION (ATIENZA SERNA) PARA INFORMAR:

— **SOBRE EL CONTENIDO DEL CONSEJO DE MINISTROS DE AGRICULTURA DE LA UNION EUROPEA (UE), EN LA REUNION «INFORMAL» DE TOULOUSE, RESPECTO AL FUTURO DE LA POLITICA AGRICOLA COMUN (PAC). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente Congreso 213/000573 y número de expediente Senado 711/000139.)**

— **DE LAS PRIORIDADES A DESARROLLAR DURANTE LA PRESIDENCIA ESPAÑOLA DE LA UNION EUROPEA (UE) EN MATERIA DE AGRICULTURA. A PETICION PROPIA. (Número de expediente Congreso 214/000111 y número de expediente Senado 711/000140.)**

— **SOBRE LOS OBJETIVOS A LOGRAR DURANTE EL SEMESTRE DE LA PRESIDENCIA ESPAÑOLA DE LA UNION EUROPEA (UE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente Congreso 213/000630 y número de expediente Senado 711/000141.)**

El señor **VICEPRESIDENTE**: En el orden del día que SS. SS. tienen, hay tres puntos, de los cuales uno ha sido solicitado por el Grupo Popular, otro por el propio Gobierno y otro también por el Grupo Popular, sobre la información acerca de los logros durante el semestre de la presidencia española en la Unión Europea respecto a la agricultura, pesca y alimentación. Hablando con los portavoces y con el propio señor Ministro, hemos visto que podría tener sentido que hubiera una intervención inicial del señor Ministro y que, a continuación, los portavoces hicieran las distinciones oportunas para que el diálogo se pueda producir de manera coherente.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Atienza Serna): Señor Presidente, señorías, siguiendo el orden del día establecido, voy a informar, en primer lugar, del Consejo informal de Agricultura de Toulouse, para pasar posteriormente a los objetivos y a las prioridades de la presidencia española en materia de agricultura, pesca y alimentación para este próximo semestre. Las reuniones informales de ministros de agricultura comunitarios suelen ser monográficas, debatiéndose el tema que propone la presidencia que, asimismo, aporta un documento de base para los debates.

En las reuniones de Toulouse, celebradas durante los días 12, 13 y 14 de marzo de 1995, la presidencia francesa eligió como tema la doble misión de la agricultura europea. En el documento que sirvió de base para los debates, se destaca la misión económica de la agricultura y el papel del agricultor como pleno protagonista económico. Sin embargo, tras la evolución de la agricultura desde la creación de la política agrícola común, el aspecto económico del sector agroalimentario es más que nunca una evidencia.

Entre las cuestiones a plantear destacan la necesidad de una mayor flexibilidad de las reglamentaciones de las organizaciones comunes de mercado, en un marco más global, una mejor expresión de la finalidad comercial de la actividad agraria y el fomento de los esfuerzos para una mayor competitividad de los productos transformados, cada vez más elaborados y con un mayor valor añadido.

La segunda misión de la agricultura, la misión territorial, es cada vez más sensible. Se trata de la ocupación armoniosa del espacio y el mantenimiento de la vida rural en el conjunto de las regiones, pero también de la calidad de dicha ocupación, especialmente para la preservación del medio ambiente. Consiste en un nuevo papel, no contradictorio con el anterior, pero que impone una reflexión sobre los instrumentos que deben ser utilizados. Las políticas estructurales tienen en cuenta, en parte, estas cuestiones, pero no han permitido frenar la desertificación de las regiones más difíciles.

A este respecto, el Presidente propuso a los ministros dos cuestiones de debate. La primera, una política de instalación de jóvenes agricultores a la altura de lo que puede esperarse, especialmente para la gestión del territorio; la segunda una descentralización de las políticas que pueda tener en cuenta las realidades, muy contrastadas, de las diversas regiones europeas, con una acción largamente subsidiaria.

Es importante destacar que el Comisario de Agricultura señaló que, tras la reciente reforma de la política agrícola comunitaria, no considera necesaria una reforma de la reforma, sino solamente ajustes limitados para resolver problemas puntuales que puedan presentarse. Para el futuro inmediato y aparte de los sectores pendientes de reforma, el Comisario planteó si el proceso de reforma de la PAC debiera considerarse como algo consolidado o si, por el contrario, la próxima conferencia intergubernamental debiera ser la ocasión de introducir algunas modificaciones en profundidad. En su opinión, en los próximos años, la PAC debe ser objeto de una evolución gradual y no de una modificación radical. Esta evolución debiera tener debidamente en cuenta la doble misión de la agricultura y especialmente el problema del fomento de la economía de mercado entre los jóvenes agricultores que se instalan como nuevos empresarios.

Por mi parte, compartí la opinión de la presidencia sobre los nuevos desafíos y la dificultad de encontrar soluciones válidas, no contradictorias entre competitividad y respeto del medio ambiente. No es fácil para el agricultor

cumplir la doble misión, económica y territorial, ni para el legislador suministrar los medios necesarios. La experiencia demuestra que, en las regiones más competitivas e intensivas, existe una respuesta más débil a las ayudas medioambientales establecidas para las zonas sensibles y, por el contrario, estas ayudas tienen más éxito en las zonas más extensivas, en las que existen problemas medioambientales menos graves. Convendría que las OCM no sean los únicos instrumentos válidos para todas estas misiones tan diversas, sino que habría que considerar la posibilidad de medidas específicas para dar respuestas individuales a los problemas derivados de la diversidad .

Mostré mi acuerdo en realizar un análisis de las rigideces de las diferentes OCM para introducir una mayor flexibilidad en las modalidades de aplicación. Asimismo, señalé que otros instrumentos comunitarios, como las indemnizaciones compensatorias en las zonas desfavorecidas, pueden producir distorsiones de la competencia, dada la amplia horquilla prevista en su importe. En el marco de los objetivos económicos de la actividad agraria, expuse la necesidad de introducir mecanismos de participación de los agricultores en la comercialización de los productos y especialmente el fomento de la interprofesión e incluso para la exportación y el desarrollo de los productos transformados.

Respecto a la misión territorial, llamé la atención de los ministros sobre la necesidad de prever no solamente actividades agrarias sino también no agrarias, de mantener la actividad en las zonas más desfavorecidas y de establecer una tipología de las zonas rurales a niveles geográficos inferiores a las zonas NUT-3, que son las provinciales. El poco éxito de las políticas estructurales, debido en gran parte a la penuria de los recursos financieros, exige una revisión que debe extenderse a las OCM en el marco de una ampliación del número de beneficiarios y del importe de las ayudas. En nuestra opinión, deben considerarse como elegibles los agricultores que tienen pequeñas explotaciones y que trabajan una gran parte de su jornada en otras explotaciones agrarias. En particular, en las regiones menos desarrolladas debiera procederse a una nueva redefinición de las zonas, tomando como referencia parámetros comunitarios y no parámetros nacionales. En estas zonas, debieran aplicarse ayudas financieras directas, ayudas agroambientales, acciones de desarrollo rural y fomento de actividades alternativas de las agrupaciones de productores y de la comercialización.

Por último, compartí el enfoque del Presidente sobre el reforzamiento de la política de instalación, especialmente de jóvenes agricultores, y señalé la necesidad de crear un marco reglamentario para fomentar la coordinación de las instalaciones de jóvenes con programas de prejubilación y, si fuera necesario, con una asistencia en materia de derecho de sucesión.

Para la definición de nuevas políticas, habría que tener en cuenta la experiencia adquirida con programas tales como el Leader y otros programas operacionales de las regiones Objetivo-1 y de zonas 5-B. Coincidí asimismo en la necesidad de una mayor descentralización que implique a las administraciones locales pero, para la aplicación de los principios de subsidiariedad y descentralización, deben preverse mecanismos de coordinación, a nivel nacional y comunitario, con el fin de evitar el agravamiento de los desequilibrios territoriales. El Consejo finalizó invitando a la Comisión a integrar los resultados del debate en sus futuras reflexiones y propuestas.

En lo que se refiere a la presidencia española del Consejo de Agricultura durante el próximo semestre, como SS. SS. conocen, el tema más importante a debatir será la reforma de la OCM del sector de las frutas y hortalizas. En la reunión que el Gobierno ha mantenido con la Comisión Europea el pasado día 3, he urgido al Comisario de Agricultura sobre la conveniencia de que la Comisión apruebe su propuesta lo más rápidamente posible. Parece probable que esta aprobación se realice durante las próximas semanas, con lo que su presentación al Consejo podría producirse en la reunión del mes de septiembre.

Como SS. SS. conocen, en este sector fundamental de nuestra producción agraria, que ha experimentado un incremento sustancial de las exportaciones durante los últimos años, apostamos por un modelo de reforma que incremente el protagonismo de las organizaciones de productores, dotándolas de los fondos necesarios para conseguir una adecuación de la oferta a la demanda y una mejora de la competitividad que permita consolidar y ampliar los objetivos logrados hasta ahora.

Si la propuesta que apruebe la Comisión se ajusta en líneas generales a las directrices de su documento de reflexión, de julio de 1994, la delegación española pondrá su máximo interés para que se pueda aprobar durante nuestra presidencia. En este sentido, quiero recordar la moción aprobada por el Pleno del Congreso el 14 de marzo de 1995 referente a comparecencias en esta Comisión Mixta de representantes profesionales del sector hortofrutícola a fin de elaborar una resolución que, al igual que en el caso del vino, incluya los puntos básicos que debe contemplar la nueva OCM del sector de frutas y hortalizas. Sin duda será una aportación importante para los debates de los próximos meses.

Otro tema importante para España es la reforma de la OCM del arroz. Es muy probable que la Comisión Europea apruebe su propuesta antes del Consejo del 17 y 18 de julio, con lo que podrá realizarse su presentación en este Consejo. El modelo de reforma de este sector será semejante al de los cultivos herbáceos, es decir, reducción significativa de los precios compensada mediante una ayuda por hectárea sin retirada de tierras obligatoria y fijándose una superficie de base. Vamos a poner todo nuestro interés en aprobarla durante la presidencia española, siempre que la propuesta de la Comisión sea concordante con nuestros intereses.

Existe también un tema importante para todos, como es la necesaria simplificación de la política agrícola común. Estimo que tenemos la obligación de facilitar y simplificar el trabajo de los agricultores, evitando complicaciones innecesarias, tarea en la que tendremos todo el apoyo de la Comisión Europea. En este sentido varios Estados miembros han presentado un memorándum recogiendo sus opiniones al respecto, que han sido objeto de análisis técnico. Es muy probable que la Comisión presente una propuesta durante la presidencia española que, como ya adelantó el

Comisario de Agricultura, tendría como objetivo simplificar la reforma y no reformar la reforma.

En cuanto a la reforma de la OCM del vino, ya he dicho en numerosas ocasiones que no vamos a aprobar ninguna reforma que no contemple los principales puntos que consideramos prioritarios. Durante la presidencia española intentaremos, mediante los necesarios contactos bilaterales con los principales países productores —ronda que comienza ya de forma inmediata con Italia, que es el país que nos sucederá en la presidencia— y con la propia Comisión, un desbloqueo de la situación bajo las premisas anteriores. En todo caso, debo señalar que las actuales circunstancias del mercado no hacen de la aprobación de esta propuesta una tarea absolutamente urgente desde nuestro punto de vista.

Respecto a la OCM de la patata, el Gobierno tiene un mandato del Parlamento de intentar desbloquear la situación de esta propuesta, cuya tramitación se encuentra actualmente paralizada en el Consejo de Agricultura. Para nosotros sería una gran satisfacción conseguir la aprobación de esta reforma, pero con un contenido real que podría ir en la línea de orientación de la propuesta de la Comisión para las frutas y hortalizas, es decir, la creación de un fondo de rotación con aportación mixta de las organizaciones de productores y del Feoga. Con objeto de intentar buscar vías de solución, en los próximos días nuestros funcionarios celebrarán contactos técnicos con la Comisión Europea.

Otro producto importante es el plátano. Aun siendo conscientes de las dificultades que existen por parte de algunos Estados miembros, intentaremos la aprobación de las dos propuestas de reglamento actualmente sobre la mesa, que modifican la OCM y que introducen modificaciones menores desde el punto de vista de nuestros intereses. Las dos propuestas del reglamento de la Comisión para reformar la OCM del plátano se han visto interferidas por las declaraciones del Comisario de Agricultura, tras su reciente viaje a Washington, respecto a las nuevas negociaciones con Estados Unidos, para lo cual el Comisario ha anunciado que pedirá al Consejo un mandato negociador. Desde nuestra perspectiva, una eventual negociación debiera pasar por el mantenimiento de las líneas fundamentales de la filosofía de la actual OCM, por la defensa estricta de los intereses de los productores comunitarios y por la consecución, de forma permanente y estable, de una PAC tanto interna como externa con los países terceros que ahora cuestionan la OCM y con los Estados miembros que igualmente cuestionan determinados aspectos de sus elementos.

En cuanto a la reforma del régimen de ayudas a los cultivos herbáceos, existen actualmente dos temas importantes y urgentes pendientes de informe y de propuesta de la Comisión Europea que debieran ser discutidos o al menos presentados en el Consejo del presente mes de julio: la posibilidad de eliminar o en todo caso reducir la retirada extraordinaria en caso de superación de la superficie de base y el porcentaje de retirada obligatoria para la campaña 1996/1997.

En las próximas semanas vamos a empezar también a discutir con las comunidades autónomas, una vez constituidos sus nuevos gobiernos, un nuevo esquema de plan de regionalización y de superficie de base, que luego habrá que discutir también con la Comisión Europea para su aplicación en la campaña 1996/1997, referente a los cultivos herbáceos.

También se debatirá durante la presidencia española la normativa comunitaria necesaria para el cumplimiento del compromiso adquirido por la Unión Europea en los acuerdos de Blair House con Estados Unidos sobre la limitación del cultivo de las oleaginosas para uso industrial, es decir, las no destinadas a la alimentación humana ni animal, en tierras retiradas de la producción.

Otro tema a tratar también durante la presidencia española es el de la apicultura. Existe un compromiso de la Comisión de presentar un informe con sus correspondientes propuestas sobre medidas en favor de la apicultura europea. Por nuestra parte, haremos todo lo posible para la aprobación, durante la presidencia española, de algunas medidas de apoyo real a este sector.

Finalmente, el Consejo de Agricultura del 26 de septiembre celebrará una sesión conjunta con los *pecos,* los países de Europa central y oriental. Desearíamos que esta reunión se desarrollase sobre la base de un adelanto de síntesis del informe de orientación sobre la agricultura de estos países que están preparando los servicios de la Comisión.

En relación con los temas que se debaten previamente en el Coreper, probablemente el Consejo tenga oportunidad de tratar algunos de especial importancia. El primero es el relativo a la utilización de hormonas en la ganadería, respecto al cual existen actualmente tres propuestas de la Comisión: prohibición de cualquier nueva hormona o productos semejantes, armonización de los métodos de detección y prohibición de concesión de primas en las explotaciones en las que se detecten. Pero el aspecto más importante de estos expedientes es el anuncio realizado por el Comisario de Agricultura de un reexamen neutro y objetivo de la actual prohibición comunitaria, que data de 1989. Esta reevaluación será objeto de una conferencia que la Comisión Europea organizará a finales de noviembre en Bruselas con intervención de todos los estamentos interesados —científicos, productores, consumidores, administraciones, etcétera—.

En cuanto a la armonización de residuos de plaguicidas, se iniciará el debate de una propuesta de directiva de este importante tema, que debiera eliminar las dificultades actualmente existentes en los intercambios intracomunitarios. Si los debates se desarrollan adecuadamente, esta propuesta podría aprobarse al final de la presidencia española.

Finalmente, y en lo relativo a las estructuras agrarias, el Consejo de Agricultura tendrá que aprobar la delimitación de las zonas desfavorecidas en dos de los nuevos Estados miembros, concretamente Finlandia y Suecia. También es previsible que deban aprobarse las codificaciones de los reglamentos de base sobre estructuras agrarias.

Por último y como SS. SS. conocen, durante cada presidencia el Consejo de Agricultura suele celebrar una reunión informal sobre un tema monográfico propuesto por la presidencia. Siguiendo esta tradición, esta reunión informal de Ministros de Agricultura se celebrará en Burgos du-

rante los días 17, 18 y 19 del próximo mes de septiembre, y el tema que hemos elegido es la PAC y los riesgos climáticos en la agricultura europea. Entre las políticas agrarias puestas en práctica en muchos de los países desarrollados, adquiere gran importancia la existencia de sistemas o métodos que permitan reducir al mínimo las consecuencias económicas adversas que los riesgos naturales originan sobre la calidad de vida y el mantenimiento de la actividad agraria en el medio rural, así como sobre la estabilidad económica y social de dichos países. Creemos necesaria una reflexión sobre la conveniencia de adoptar medidas comunes que permitan materializar la solidaridad entre los Estados miembros a través de mecanismos que reduzcan los riesgos implícitos a la actividad agraria y ejercitar dicha solidaridad bajo criterios determinados, no discrecionales.

En lo que se refiere al ámbito pesquero, las prioridades durante la presidencia española cabe sintetizarlas, por definición, en un objetivo básico: consolidar las posibilidades de presencia de la flota española en los caladeros de terceros países en los que ya está operando e impulsar las negociaciones de acuerdos pesqueros que o bien ya se han iniciado o existe intención, traducida en mandato de negociación, de iniciarse. La primera parte del objetivo se cubrirá mediante la renegociación bien de acuerdos o bien de protocolos, cuya aspiración está prevista a lo largo de la presidencia española.

En este contexto hay que impulsar las negociaciones entre la Unión Europea y Marruecos, a fin de suscribir un nuevo acuerdo a la mayor brevedad posible; renegociar los protocolos para renovar los acuerdos con Guinea-Conakry, que expiran el 31 de diciembre de 1995; el de Seychelles, que tendrá lugar el 17 de enero de 1996; proseguir las negociaciones con Venezuela, Méjico y Colombia en el área latinoamericana; negociar un acuerdo con el Reino Unido para ejercer la pesca en sus territorios de ultramar; e impulsar la negociación de acuerdos con Namibia y Sudráfrica, lo que significaría recuperar unos caladeros tradicionales para la flota española.

En mi opinión, sería muy importante que durante la presidencia española se alcanzara un acuerdo en el seno de la FAO para la aprobación del código de conducta. Asimismo, la presidencia española va a solicitar al Consejo la reactivación del proyecto de reglamento que prevé la prohibición a corto plazo de la utilización de redes de deriva, así como la congelación y disminución progresiva del esfuerzo de pesca efectuado por este arte hasta que se produzca su erradicación. En este sentido, considero que es necesario desbloquear este tema, cuyo avance se encuentra particularmante dificultado por la generalización de la propuesta comunitaria en lo que se refiere a la prohibición de redes de enmalle a la deriva, en contra de la opinión del Comité científico que considera que debe realizarse un tratamiento separado del uso de redes de enmalle a la deriva en el caso del Báltico o en el caso de algunas especies del Atlántico Norte.

Consideramos que desglosar la propuesta de la Comisión puede ser una vía que permita desbloquear la situación en la que se encuentra actualmente este debate en el seno del Consejo de Ministros, En cualquier caso, hasta que se consiga la plena erradicación de estas artes, es necesario institucionalizar las condiciones de control en las que debe desarrollarse el uso de estas artes, en particular en la costera del bonito.

En el marco de la plena integración de España en la política pesquera comunitaria, una vez aprobado el Reglamento de esfuerzo en el Consejo de Ministros del pasado 15 de junio, es necesario aprobar la modificación del Reglamento de control para instaurar los mecanismos que permitan la puesta en práctica del nuevo sistema de regulación de esfuerzo.

Hay un aspecto en el que me gustaría insistir, como una de las prioridades fundamentales de la presidencia en el ámbito de la política pesquera, que es la aplicación a la regulación de la política pesquera comunitaria del principio, solamente apuntado hasta ahora en las reuniones en el ámbito de la FAO, de la correlación entre la pesca responsable y el comercio responsable.

Al igual que en la política agrícola comunitaria la reforma impulsa una actividad agrícola respetuosa con el medio ambiente, también la política común pesquera, desde sus inicios, persigue la conservación de los recursos pesqueros. Sin embargo, el informe de la Comisión de 1992, al mostrar una serie de disfunciones en la búsqueda del objetivo perseguido, ha impulsado la evolución de la política común pesquera hacia una integración cada vez mayor de las políticas de recursos, estructuras y mercados pesqueros. La adaptación de las capacidades y del esfuerzo pesquero a las disponibilidades existentes en la línea de la denominada pesca responsable resulta esencial para garantizar la regeneración del recurso. En este sentido, es de destacar el ejercicio en el que se encuentra inmersa la flota comunitaria que faena en las aguas del Atlántico, lo cual, previsiblemente, servirá como pauta de cara a las adaptaciones del resto de la flota comunitaria.

De manera complementaria resulta necesaria la adopción de medidas tendentes a reorientar o recolocar los excedentes en actividad del sector pesquero en la medida en que se vaya produciendo dicha adaptación. En este sentido, las medidas de carácter socioeconómico específicas para este sector, de manera similar al menos a los aplicables a otros sectores sometidos a políticas comunes, como en el caso del sector agrario, son imprescindibles.

La actual base de reflexión para la Unión Europea consiste en la búsqueda de la adaptación del actual sistema de gestión comunitaria de la pesca, incluyendo las medidas de carácter técnico a la realidad de las pesquerías con el fin de minimizar el impacto sobre el ecosistema.

El actual debate sobre los objetivos y estrategias de gestión de los recursos pesqueros más adecuados y la utilización de TAC más amplios —bien por tratarse de TAC multiespecíficos, bien de TAC con una vigencia superior a la anual— ponen de manifiesto la decidida actitud tanto de la Comisión Europea como de los estados miembros de avanzar hacia un sistema de gestión más racional y en línea con las exigencias que se vienen manifestando en los diversos foros a nivel internacional

Dentro de estas medidas habría que destacar las directas de regeneración de los recursos, la promoción del uso de artes de pesca selectivos, la reducción al máximo de las capturas incidentales, la limitación de los descartes, el aprovechamiento integral y remunerador de las capturas, etcétera. En todo caso, será preciso evaluar por anticipado para cada medida de conservación el impacto económico que producirá de manera inmediata sobre el sector pesquero. Por otro lado, es necesario analizar en qué medida la normativa comunitaria existente para regular el mercado interior de los productos de la pesca resulta coherente con las medidas de conservación a aplicar en la actividad extractiva. Paradójicamente nos encontramos con que a veces lo que no se puede pescar sí se puede comercializar dentro de la Unión Europea. Resulta evidente que la política de conservación de los recursos de la pesca se debe materializar especialmente en el mercado, estableciendo reglas comunes para todo producto pesquero susceptible de ser comercializado tanto en el mercado interior como en el exterior.

En este sentido, se echan en falta normas comunes que prohíban con carácter general la comercialización de alevines inmaduros, y de manera específica la existencia de una vinculación estricta entre las tallas comerciales y las tallas biológicas. Sería conveniente, por tanto, introducir las modificaciones oportunas con vistas a armonizar la normativa de recursos y la normativa comercial, así como a completar los vacíos de esta última con respecto a la anterior. Además, convendría reflexionar sobre el impacto que tiene en los mercados la adopción de cualquier norma de conservación o de ordenación de los recursos, de modo que cada vez que se analice y adopte una norma se elabore a su vez la correspondiente norma comercial en coherencia con la misma.

La Unión no debe olvidar que no será eficaz su política de conservación si otros países no cumplen con las mismas normas. La posición de la Unión Europea tendente a crear el marco que posibilite el ejercicio de la pesca responsable debe garantizar, mediante las medidas adecuadas, que también se ejerza un comercio responsable. En todo caso, si queremos avanzar con eficacia en la conservación de los recursos pesqueros, no debemos olvidar que el mercado de la Unión es el destino de una gran parte de la oferta de los productos pesqueros a nivel internacional. Por tanto, de nada sirve aplicar las medidas de conservación a la producción comunitaria si países terceros, que incluso a veces están pescando en las mismas áreas que la flota europea, pueden exportar a la Unión al margen de cualquier norma de conservación.

De nada sirve, por ejemplo, prohibir a la flota comunitaria la utilización de grandes redes de enmalle a la deriva, de conformidad con las resoluciones de Naciones Unidas, si no se prohíbe de manera explícita la importación y comercialización de lo pescado por las flotas de terceros países con esas artes, así como tampoco la prohibición de pescar con cercos sobre mamíferos marinos si no se prohíbe la comercialización del atún pescado con ese método en el mercado de la Unión.

Teniendo en cuenta que la Organización Mundial de Comercio brinda la oportunidad de revisar aspectos normativos de interés, en particular con el fin de coadyuvar a la conservación del medio ambiente, es preciso que la Unión Europea regule de manera expresa medidas complementarias a las de conservación para la comercialización de los productos de la pesca. Las medidas que reflejen el comercio responsable no han de pretender en modo alguno limitar los flujos comerciales con terceros países, sino asegurar que las operaciones concretas comerciales se realicen en los mercados supeditadas a las normas que son de aplicación a la producción comunitaria.

En consecuencia, sería necesario que la Unión Europea, en su política comercial general, asumiera este planteamiento en lo que se refiere al comercio de productos de la pesca ante los diversos marcos existentes.

Esto es todo. Estoy a su disposición para las aclaraciones que consideren pertinentes.

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

Tiene la palabra, como Grupo proponente de la comparecencia del señor Ministro, el señor Ramírez, por el Grupo Popular.

El señor **RAMIREZ GONZALEZ:** Gracias, señor Ministro, por su comparecencia.

Nuestra intervención no va a abundar sobre cuestiones en las que de la intervención del señor Ministro se sobreentiende que estamos absolutamente de acuerdo, porque además el Ministro en su comparecencia ha ido desgranando puntualmente los acuerdos que se adoptaron en la última reunión de esta Comisión en relación con la presidencia española. Lo que vamos a intentar es destacar aquellos aspectos que más nos preocupan desde la óptica del Partido Popular o aquellos a los que no ha hecho referencia el señor Ministro.

Comenzando por la reunión de Toulouse, señor Ministro, efectivamente era necesaria esa reflexión. Estamos de acuerdo respecto a la objetivación de esos dos elementos importantes de la vida del agricultor, no solamente su aspecto profesional como agente económico sino como gestor del territorio, y el problema del envejecimiento de la población activa agraria europea, y especialmente la española, así como la importancia de las medidas medioambientales se ponen de manifiesto una vez más ante el fracaso de la política española en relación a esos dos puntos concretos.

Desgraciadamente, nuestra normativa nacional al aplicar en España la política comunitaria ha fracasado rotundamente y, por lo tanto, no pueden ser elementos de admiración, entre comillas, por nuestros colegas comunitarios, el grado de cómo en España se está propiciando la jubilación anticipada de los agricultores o cómo en España se está aplicando la política de forestación de tierras arables. Ambas cuestiones han quedado de manifiesto en su última comparecencia en la Comisión de Agricultura como las dos grandes asignaturas pendientes de la política agraria socialista. En uno y otro aspectos hemos fracasado y es conveniente poner de manifiesto esta situación para provocar la necesaria reforma de la normativa española que permita alcanzar esos dos objetivos: rejuvenecer profunda-

mente nuestra envejecida población agraria y luchar contra un elemento fundamental que es la desertización vía la forestación de tierras agrarias, que desgraciadamente tampoco hemos podido contar como un éxito de nuestro programa. La normativa comunitaria está aprobada. Creemos que es suficiente. Faltan elementos importantes como es la actualización de la renta que percibían los agricultores acogidos a estos planes, pero lo que se ha puesto de manifiesto es el profundo fracaso de la normativa española.

En relación con la presidencia española durante los próximos seis meses, señor Ministro, hay unas consideraciones de carácter general que creo que deben de contemplarse a la hora de enfocar nuestro protagonismo —repito—, nuestro protagonismo, durante estos próximos seis meses, así como su aplicación en determinadas definiciones sectoriales.

Nosotros creemos, señor Atienza, que hay que intentar cerrar el modelo de la política agraria común. El modelo no está cerrado y, por tanto, difícilmente nos podemos introducir en ampliaciones y en asumir tratados preferenciales de carácter bilateral cuando realmente la política agraria común no está cerrada. Entendemos que se debe de profundizar en la construcción de nuestra política agraria, sobre todo al hilo de la entrada en vigor de los compromisos del GATT, el 1 de julio reciente, y desde esa óptica analizar cuál debe ser la política comunitaria en relación a terceros países, bien los que giran en el epígrafe *pecos* bien los que giran en otros epígrafes (tratados bilaterales, norte de Africa, Mercosur, etcétera), porque simultáneamente no se pueden hacer todas las cosas; solamente daríamos una sensación de inestabilidad y de provisionalidad.

Se han alzado voces. El señor Ministro tiene los informes que le han ido haciendo llegar los distintos sectores españoles y comunitarios al respecto, en donde partiendo de la necesaria relación de Europa con el este y con el norte de Africa, lo primero que se pide es que realmente consolidemos lo que tenemos y que hagamos una evaluación específica y profunda de los costes financieros de las ampliaciones.

¿Cómo va a afectar a la política agraria común la incorporación de los *pecos*? ¿Vamos a cumplir los límites presupuestarios adoptados y acordados en el GATT o esa incorporación, esa ampliación, va a superar los límites financieros establecidos en el GATT?

¿Y si se superan esos límites financieros se va a producir, por lo tanto, un reparto a la baja de las situaciones consolidadas por la agricultura comunitaria?

Esa es la gran pregunta que hay que hacer y, por lo tanto, a partir de ella esperar a que ese informe que ha anunciado el señor Ministro y que va a estar en manos del Consejo de Ministros y, por lo tanto, de los países miembros en septiembre, nos permita comprobar realmente la dimensión económico-financiera de la ampliación. Y no solamente en lo que respecta a los pagos de la política agraria no consolidada aún —luego hablaremos de las reformas pendientes—, sino en lo que afecta a las políticas estructurales, a los fondos de cohesión, etcétera.

Hay un elemento importante que salta a la vista. La incorporación de nuevos países exigiría una definición de lo que son Objetivo 1. Significaría, por ejemplo, que España podría quedar fuera de la definición de Objetivo 1 al ser la renta comunitaria mucho más baja y al sobrepasar el 75 por ciento las regiones que en este momento en España son Objetivo 1. Esto significaría automáticamente la pérdida importante de nuestra situación hasta ahora de cara a la financiación comunitaria.

Por tanto, bienvenido sea ese informe que esperemos que sea detallado. No todas las agriculturas de los *pecos* son iguales. No todas pesan exactamente en el contexto comunitario y en los horizontes productivos de cada uno de los países y, por lo tanto, esperemos que no haya una prisa, como la que se detecta de algunas declaraciones del Comisario Brittan o de las declaraciones que acaba de hacer el Comisario de Agricultura en su visita a los Estados Unidos, en donde ha habido una verdadera alegría verbal a la hora de considerar todas las cuestiones pendientes con los Estados Unidos, y esperemos que eso se reconduzca a un análisis realmente meditado, teniendo en cuenta —repito— que no hemos cerrado aún la política agraria común y que ésta tiene que cumplir los objetivos que se establecieron y que aún no sabemos cómo se va a producir la plena entrada en vigor de los compromisos del GATT.

En este sentido, señor Atienza, me gustaría, porque asumimos absolutamente los acuerdos adoptados en el seno de esta Comisión en relación con la presidencia española, bajar quizá un poco el nivel de la discusión a cuestiones sectoriales o específicas.

Señor Ministro, yo creo que la presidencia española debe aprovechar para plantear seriamente en la Unión Europea los efectos de la sequía. España es prácticamente el único país de Europa que plantea seriamente cómo las variaciones climáticas pueden afectar duramente a la situación de los agricultores y de los ganaderos. Ningún país de la Unión Europea ha visto desaparecer su cosecha de cereales como nosotros. En este momento vamos a necesitar más de 10 millones de toneladas de cereales para garantizar nuestro aprovisionamiento. Ningún país de la Unión Europea ha visto cómo sus superficies de regadío no pueden alcanzar sus objetivos previstos por la carencia de agua, etcétera. Por tanto, entendemos que hay que hablar seriamente de la sequía. Hay que plantearla en el seno de la Unión y —es una vieja aspiración del Grupo Parlamentario Popular— hay que establecer un sistema de solidaridad comunitaria que permita la aportación de fondos comunitarios para paliar los efectos de esas situaciones climáticas. Difícilmente podemos atender con la tesorería nacional —como se ha puesto de manifiesto en el último Real Decreto sobre la sequía— las necesidades que demanda un sector que ha visto desaparecer sus expectativas económicas. Entendemos, señor Atienza, que esa cuestión debe ser planteada por la presidencia española como un elemento importante de reflexión comunitaria y de aprobación, en su caso, de los elementos fundamentales que de ella se deriven. El clima, la falta de agua, la sequía, la destrucción de cosechas y de expectativas económicas y su aplicación en la vida individual del agricultor y del ganadero deben plantearse urgentemente.

Al hilo de esa reflexión, señor Atienza, debemos plantear urgentemente desde España el desabastecimiento de cereales que en este momento tenemos y que estamos sufriendo. No puede dejarse al Comité de gestión de cereales, en sus reuniones semanales o quincenales, la solución de nuestro grave problema. No podemos permitir que una política de cuentagotas, administrada por las empresas multinacionales, pretenda resolver la cuestión del abastecimiento de cereales a nuestra cabaña ganadera y de nuestra demanda de fabricación de piensos. Nos faltan diez millones de toneladas de cereales. En este momento la cosecha comunitaria no es tan importante como se señalaba. Se están adoptando posiciones por los organismos de intervención al norte de los Pirineos de «stock» estratégicos. Por lo tanto, no podemos dejar la solución de nuestros problemas al Comité de gestión.

Al igual que en su momento se hizo desde España, desde el organismo de intervención español, que se abasteció directamente a los organismos de intervención portugués, italiano y griego, con una situación mucho menos grave que la que estamos sufriendo, se deben establecer los caminos que nos permitan, no más allá de finales de diciembre y primeros de enero, tener en los silos del Senpa, ubicados en las zonas ganaderas, un «stock» de no menos de dos millones y medio de toneladas, a disposición de los agentes sociales, que permitan paliar las circunstancias que se están produciendo en relación con la falta de cosecha.

Señor Atienza, me ha sorprendido que haya pasado tan rápidamente por la reforma del sector vitivinícola y que haya dicho que como no hay una situación de presión en el mercado, dejemos que la situación la resuelvan otros. Es ahora cuando habría que resolverla. Debido a la situación de sequía que ha provocado la destrucción de las expectativas de cosecha española en más del 50 por ciento, que está unida a la destrucción de la cosecha española del año pasado y los efectos que va a producir la sequía en la superficie vitivinícola española en los próximos años, precisamente por la tranquilidad del mercado, sería oportuno aprovechar el liderazgo que supone la presidencia española para introducir aquellos elementos de reflexión que nos permitan abordar la reforma del sector vitivinícola.

La propuesta de la Comisión está ahí, incluso avalada por el Comisario, el cual va a seguir siéndolo, normalmente, con otras presidencias. Por lo tanto, está pendiente la espada de Damocles sobre la nuca de nuestra producción vitivinícola. Creemos que es muy ligero su juicio al decir que como no hay una situación comercial apremiante, como la sequía está permitiendo que haya una relación de precios alta, no es cuestión de la presidencia española entrar en ese tema. Al revés, señor Atienza, creemos que la bondad del mercado permitiría afrontar más sosegadamente una situación que si no se nos va a presentar dentro de seis meses o dentro de doce meses, cuando no tengamos los mecanismos de presidencia y de dirección de los debates que se puedan producir en el seno de los órganos de la Unión Europea. La reforma del sector vitivinícola es algo profundamente peligroso para nuestros intereses. Sería recomendable, señor Atienza, que, si no se profundiza durante estos seis meses, al menos la presidencia española hiciera algo que estamos esperando: que devolviera el documento a la Comisión. El documento es infumable —perdón por la expresión—, y si no se puede profundizar en su modificación desde el Consejo de Ministros, el mejor servicio que se podría hacer a la viticultura española sería la devolución del documento para su nueva reelaboración por los servicios técnicos de la Comisión.

Señor Atienza, usted ha hecho referencia a las frutas y hortalizas y asume el compromiso desde la presidencia española de impulsar la reforma, y nos ha anunciado que en septiembre podríamos tener el documento base elaborado por la Comisión. El sector de frutas y hortalizas necesita la reforma. Los acuerdos del GATT han precipitado la necesidad de la reforma y por lo tanto, España se juega mucho en este sector. Hay que recordar a la Comisión que el 25 por ciento de la producción final agraria española depende de las frutas y hortalizas, que las frutas y hortalizas suponen el 90 por ciento de la agricultura de nuestras zonas mediterráneas, que es el sector más dinámico, el más exportador, etcétera, pero también hay que tener en cuenta que, desde los acuerdos del GATT, hay una importante presencia de frutas y hortalizas producidas en terceros países y que, a través de esos acuerdos bilaterales, a los que hacía referencia al comienzo de mi intervención, la Unión Europea se está comprometiendo constantemente a pactar con terceros países, no sólo del norte de Africa, sino que ya se habla de Mercosur, etcétera. Estos son elementos que provocan la necesidad de contar con ese importante documento reformado de la OCM de frutas y hortalizas. Hay que insistir que la actual legalidad es anterior a la presencia de España en la entonces Comunidad Económica Europea, hoy Unión Europea y, por lo tanto, es fundamental, señor Ministro, que esa reforma se haga con el liderazgo español. Hay que tener en cuenta algo fundamental: la preferencia comunitaria tiene que estar garantizada. De ahí la competitividad de nuestras producciones en el mercado interior.

Ha hecho referencia a la necesidad del protagonismo de los agentes sociales, a través de las organizaciones de productores de frutas y hortalizas. Perfecto. Eso obliga, señor Ministro, a flexibilizar nuestra norma española, a la que usted no ha hecho referencia. Nuestra norma española es absolutamente rígida y no permite esa asunción de personalidad de los agricultores en sus organizaciones de productores. Por lo tanto, lo primero que debe decir el Ministro es que vamos a flexibilizar nuestra norma y vamos a permitir que las organizaciones nacientes en el sector productor de frutas y hortalizas español puedan competir con esa nueva norma en el contexto comunitario al que nos invitará la próxima reforma de la OCM y, sin la propia reforma, la entrada en vigor de los compromisos del GATT.

Parece ser que el arroz va a ser una organización común de mercado que no va a ser difícil. Hay que recordar nuestra vocación productora, hay que recordar cómo va a influir el GATT y los compromisos internacionales en relación a nuestras vocaciones productoras. Posiblemente nos veamos afectados en la producción de arroz largo y haya que volver al arroz japónica por las posibilidades de ex-

portación de nuestros productos. Esa cuestión habrá que tenerla presente a la hora de la reforma, así como, repito y hago mías sus palabras, respecto al futuro del plátano.

Nos hubiera gustado, señor Atienza, que se hubieran elevado protestas formales por parte del Gobierno español ante las declaraciones del Comisario de Agricultura en los Estados Unidos. No hemos oído esas protestas y creemos que un comisario tiene un margen muy limitado de actuación. Por encima de él está el Consejo de Ministros y por encima de él están los países miembros que participamos y que tenemos algo que decir en relación al futuro del plátano, se dio una batalla grande, importante, larga, hubo que vencer obstáculos, hemos tenido que obtener, incluso, una sentencia del Tribunal de Justicia en favor de la legalidad de la OCM del plátano, para que, ahora, un Comisario de un país recientemente integrado en la Unión, ante las alegrías de la diplomacia norteamericana, comprometa el futuro del sector anunciando un nuevo estudio de la situación.

Hemos hablado de los cereales, señor Ministro, y aparte de la situación de carencia absoluta de cereales en España y de la carencia detectada en el seno de la Unión Europea, porque la cosecha es mucho más corta, entendemos que nos debemos enfrentar a la situación dentro de la política agraria común sin llegar a la reforma de la reforma, que es una garantía, ajustando esa situación a la realidad española.

En España la reforma no ha sido buena, señor Atienza. Ha habido una garantía de rentas, que usted ha usado y ha abusado de la misma, intentando paliar los defectos que la reforma establece en España, posiblemente partiendo de defectos estadísticos españoles. Tenemos que modificar los rendimientos de nuestras superficies y los barbechos obligatorios establecidos en la misma.

Es paradójico, señor Atienza, que entremos en sanción en algunas regiones cuando no alcanzamos el total español, que entremos en sanción en algunos cultivos porque la sequía —y con eso me uno a lo dicho anteriormente— nos impide ir a unos cultivos y nos refugiamos en aquellos otros que la escasez de agua nos permite. Estas cuestiones, señor Atienza, hay que volverlas a plantear, hay que adecuarlas a la realidad, a las expectativas de rendimientos. Inmensas comarcas españolas —y usted ha recibido a sus representantes en su Ministerio— de Extremadura, de La Mancha, de Aragón, han demostrado hasta la saciedad que los cálculos están mal hechos, que los barbechos obligatorios están muy por encima de la realidad agronómica anterior, de la historia agronómica española, y que, por tanto, esa cuestión —que realmente no será difícil, posiblemente por ese estado de bonanza en que nos encontramos— hay que plantearla seriamente, así como algunas cuestiones puntuales en relación, por ejemplo, a la superficie del trigo duro. Es inaceptable la tensión de precios que en este momento se está planteando en el seno de la Unión Europea. Hace falta más superficie de trigo duro. Se habla de 200.000 hectáreas, que podríamos repartirnos tranquilamente entre Francia, Italia y España, y, además, en comarcas y en zonas que no tengan que demostrar históricamente que estuvieron en esa producción, como las últimas 50.000 hectáreas francesas, que han ido a territorios que estadísticamente no se ha podido demostrar que se dedicaran históricamente a la producción de trigo duro. O como las últimas, recientísimas, 5.000 hectáreas austriacas, que tampoco han tenido que demostrar que estaban en la historia del trigo duro. Usted tiene sobre su mesa un documento que demuestra la necesidad de esas 200.000 hectáreas y la posibilidad de su reparto en los países indicados.

Entendemos, señor Atienza, que es hora de acabar con la absurda retorsión unilateral de los Estados Unidos sobre el tomate en conserva. Y esto lo tiene que utilizar la presidencia española. Una medida de retorsión que adoptaron en un contexto absolutamente diferente, que el GATT ha normalizado, y que paradójicamente mantiene esa situación de penalización a nuestras exportaciones. Exportaciones que son fundamentales en las economías de escala de comarcas y de regiones españolas muy determinadas. Por tanto, es hora de que la presidencia española utilice la posiblidad de su introducción en los órdenes del día para acabar con este litigio, además, ajeno a la propia elaboración del tomate en conserva. Igualmente entendemos que hay que acabar con la paradoja de la denominación de «British Sherry». En agosto esa reglamentación tiene que estar aprobada, señor Atienza. Ese compromiso está adoptado y esperemos de la presidencia española que lo cumplimente. No podemos tener el «British Sherry», el «Irish Sherry», etcétera, dando vueltas en los mercados, confundiendo a los consumidores y, por el contrario, nosotros seguir con todas las limitaciones y penalizaciones habidas y por haber a la hora de producir elementos que se nos han prohibido.

Respecto a la leche, señor Atienza, sabe que desde el Partido Popular no abandonamos nuestra petición de aumento de la cuota española. Un país que sólo está abasteciendo el 70 por ciento de su consumo no puede aceptar esa limitación. Creemos que es conveniente, necesario, justo y oportuno que la presidencia española intente demostrar la necesidad de un aumento de cuota española, especialmente en las zonas que no tienen alternativas productivas. Usted ha hecho referencia, cuando ha informado sobre la reunión de Toulouse, a cómo se tuvieron en cuenta las zonas de montaña, las dificultades de actividades económicas alternativas en esas comarcas, muy delimitadas por el clima y por el suelo, y por el contrario, usted conoce tan bien como yo la vocación lechera de esas zonas. Creemos fundamental para España intentar aumentar su cuota de leche, delimitada, si es necesario, a esas producciones, a esas comarcas, y que sea protagonizada por los jóvenes ganaderos a los que hemos hecho referencia respecto a la necesidad de incorporarlos a la actividad agraria o agropecuaria.

Y respecto de la leche, señor Atienza, está rondando un peligro: la pretensión de aumentar la proteína del 33 al 35 por ciento. Eso sería absolutamente dañino para nuestros intereses. Esa es una pretensión del norte de Europa que va a enfrentarse decididamente a nuestras posibilidades. Y usted sabe que eso está rondando y que incluso está pendiente de muy próxima incorporación en la normativa comunitaria.

Algo habría que hablar de las denominaciones de origen...

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Ramírez, un momento, porque le estoy viendo desde aquí casi un cuaderno entero.

El señor **RAMIREZ GONZALEZ:** No se preocupe, señor Presidente, que el resto de las hojas está en blanco.

Denominaciones de origen, señor Atienza. El Reglamento 2.081 habla de denominaciones de origen e indicaciones geográficas. Usted no ha hecho mención a esta cuestión y al registro comunitario. Yo creo que hay que perfeccionar esa cuestión para evitar paradojas como el intento de legalización del turrón de Jijona de París. Hubo un intento muy reciente de fabricar el turrón de Jijona en esa localidad y en esa ubicación geográfica. Tenemos pendiente, en este momento, señor Atienza, jamón de Teruel, Guijuelo, Dehesa extremeña, jamón de Huelva, cecina de León y sobrasada de Mallorca. Sería algo importante que la presidencia española terminara con estos elementos que están pendientes e incluyera estas denominaciones de origen o indicaciones geográficas en el registro comunitario y evitara la situación creada, antes indicada, con el turrón de Jijona.

Los problemas de la pesca, señor Atienza —usted los ha individualizado—, son los más urgentes que se plantean en el horizonte de nuestra presidencia comunitaria. La prohibición definitiva de las redes de deriva. El año pasado —para qué vamos a recordarlo— tuvimos un verano realmente caliente con motivo de la guerra del bonito y la utilización por las flotas de la Unión de las redes de deriva. El acuerdo del Parlamento Europeo está adoptado pero su eficacia está pospuesta a largo plazo. Creemos fundamental, señor Atienza, que esto se lleve a efecto, así como el urgente cierre del acuerdo con Marruecos, en defensa de nuestros intereses, en defensa de nuestra vieja y acrecentada trayectoria de utilización de esas aguas, de esas posibilidades pesqueras y, por tanto, teniendo en cuenta la importancia de nuestra flota, teniendo en cuenta la importancia del esfuerzo pesquero español, de la gente que vive del mar, y no sólo directamente, sino de las industrias colaboradoras de la misma. La búsqueda de nuevos caladeros, los tratados internacionales que posibiliten esas cuestiones y la reestructuración de nuestra flota adaptándola a las nuevas circunstancias, serán elementos fundamentales durante estos meses.

Y no me resisto, señor Presidente, a hacer mención a algo fundamental, insinuado por el señor Ministro pero absolutamente trascendental en el mercado de productos pesqueros españoles: la inspección en frontera, la necesidad de la vigilancia sobre la originalidad de las materias primas utilizadas. Por esa vía sabe el señor Atienza que desgraciadamente están sufriendo nuestros intereses y que se está produciendo que la legalidad vigente se vulnere por la vía de la falta de inspección en frontera y la vigilancia de la originalidad de las materias primas utilizadas.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra don Luis Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA:** Señor Ministro, quiero expresarle mi reconocimiento por su comparecencia en esta Comisión y la información que nos ha dado, y voy a hacerle las siguientes reflexiones y preguntas, enmarcando mi intervención, señor Ministro, en primer lugar, en el documento que ante esta misma Comisión presentó su compañero de Gabinete, el señor Solana, Ministro de Asuntos Exteriores, documento que el Gobierno español ha elaborado para la presidencia de la Unión Europea de este próximo semestre; en segundo lugar, por supuesto, en lo que fueron las resoluciones —en el campo de la agricultura— aprobadas por esta Comisión, debatiendo ese mismo documento, que supongo que le habrán hecho llegar, y también en la intervención del señor Presidente del Gobierno en el Pleno de esta Cámara para desarrollar los cuatro puntos de este programa.

A mí me llama la atención, señor Ministro, que en el punto primero del programa de prioridades del Gobierno, de relanzamiento económico de Europa, crecimiento, competitividad y empleo en un marco socialmente integrado, en la referencia que hay en el punto tres de consolidación de un espacio económico integrado, referido a su materia competencial, el documento del Gobierno solamente hable de agricultura y pesca, no hay ninguna referencia a la ganadería. Afortunadamente, en las resoluciones hechas por esta Comisión, las propuestas de los grupos, desde el Grupo Socialista hasta el Grupo al que represento, por hablar de las minorías presentes en ese debate, hemos introducido referencias explícitas a sectores ganaderos, fundamentalmente al ganado ovino, la leche y los productos lácteos.

Quería hacerle esta reflexión, señor Ministro, para que en la cartera de prioridades se tengan en cuenta las resoluciones de esta Comisión Mixta Congreso-Senado de la Unión Europea con referencia a las OCM y la redefinición de la política agrícola común en el ganado ovino, leche y productos lácteos, sobre todo el primer sector ganadero propiamente dicho, el cárnico del ovino, aparte de su producción quesera, tan importante en este momento en la generación del producto interior bruto en el sector agrario español.

Dicho esto, señor Ministro, respecto a su información, quiero decirle que Coalición Canaria participa plenamente —hemos tenido ocasión de hablarlo, incluso particularmente— en el planteamiento que ha hecho a sus colegas europeos de la evolución de la política agrícola común. Este va a ser, tiene que serlo, un tema estrella de debate en la conferencia intergubernamental de 1996; no se puede seguir en esa situación de incertidumbre con la política agrícola común, incertidumbre generada fundamentalmente por los dos factores que, a nuestro juicio, exigen este debate, la crisis presupuestaria, dentro de la propia Unión Europea, con sus limitaciones presupuestarias, del que fue sector estrella años atrás de la Europa de los doce, los nueve o los seis, en que prácticamente el presupuesto de la agricultura a veces llegaba a cotas de hasta el 70 ó 75 por ciento. Por otro lado, la incertidumbre que genera la propia ampliación de la Unión Europea, sobre todo en ese vector hacia el Este. Se va a producir una distorsión total, mucho más intensa que la actual, en el modelo de agricultura.

Podemos hacer redes transeuropeas de transporte, podemos homologar con directivas comunitarias productos alimenticios, productos industriales, la electrónica o las

normas de televisión; lo no homologable en Europa son precisamente las productividades y los modelos de agricultura. Hay que echar mucha inteligencia y mucho sentido de la compensación a esto para que la política agrícola comunitaria que salga de las reflexiones que usted ha anunciado no vaya a producir unas distorsiones negativas en el modelo de la agricultura del Sur, concretamente en lo que afecta a España, Portugal e Italia en este momento y a la responsabilidad que usted tiene.

Quiero decirle, señor Ministro, que desde este momento nosotros suscribimos el planteamiento que usted ha hecho —lo vemos muy sensato— acerca de que la evolución de la política agrícola común sea gradual y no radical. Aquí estamos casi como con la transición en España: transición, reforma o revolución. Pues bien, vamos a hacerlo pausadamente, porque es lo que nos puede llevar a los procesos de adaptación.

Voy a hacer también una reflexión de colaboración. A mí me está preocupando tremendamente no sólo esta incertidumbre de la PAC sino la evolución de los comisarios europeos. No solamente está evolucionando la PAC, sino que nos estamos encontrando con un nuevo modelo de comisario europeo. El señor Ramírez ya ha detectado en el nuevo señor comisario de agricultura, austriaco, la liberalidad verbal que ha tenido en Estados Unidos. Usted sabe que en Canarias ha levantado ampollas la declaración a los norteamericanos de poner en cuestión la OCM del plátano. Ya la creíamos ahí, metida en la hornacina (usted ha sido, como el Gobierno, uno de los valedores en conseguir este verdadero aspecto tangible, por el que el agricultor del archipiélago canario entiende la OCM del plátano, y por tanto la Unión Europea, porque ve su realidad tangible) y ahora viene un comisario a poner en cuestión lo que ha costado tanto esfuerzo político, lo que ha costado tantas horas, días y meses de negociación.

También estamos viendo la conducta de la señora Bonino respecto a la pesca. En los debates de sus colegas europeos, cuando se reúnen con los comisarios, usted debe llevar a su ánimo que ellos no son hombres buenos, que ellos no son instrumentos de arbitraje en los conflictos en la Unión Europea y terceros países. Está ocurriendo aquí un fenómeno muy curioso. La Unión Europea —me circunscribo al campo agrícola, pesquero y ganadero— tiene dos tipos de problemas, los que se generan internamente en los países que compiten en una producción, llámese la patata, los productos hortofrutícolas, cualquier otro producto que se cultive y se produzca en varios países de la Unión Europea, y aquellas otras producciones del sector agroalimentario que proceden de terceros países. Está el tema de la pesca. Europa no produce pesca y nombramos a una comisaria de un país que no tiene ni flota pesquera, que no ha visto la flota pesquera nada más que de cercanías en el litoral italiano y que no tiene un solo buque de altura con los que se producen los grandes conflictos de la pesca española. Incluso, se olvida de que tiene que defender los intereses de la Unión Europea, aunque la cuota española sea la alta —otro país tendrá otra actividad más alta—, se va a Marruecos y actúa como una intermediaria de buenas voluntades para armonizar y arbitrar un conflicto. Ella no tiene que arbitrar nada; yo no sé si, por ser italiana, piensa que el Tratado de Roma le afecta al Vaticano y que actúa como el papado en los grandes conflictos internacionales de límites. Usted no va ahí de cardenal de la curia para armonizar intereses, usted va a defender los intereses de la Unión Europea y éste es un problema político que tenemos en la Unión Europea en este momento.

En su referencia a la ganadería, usted ha dicho que se va a plantear primero en la Comisión de expertos (me alegro de que usted lo haya citado porque tenemos que estar muy atentos en España y usted el primero como defensor de los intereses generales de la Unión Europea) el uso de las hormonas en ganadería y los residuos de plaguicidas. Como ahí no estemos al tanto, nos pueden aplicar una serie de normas y de directivas que, en primer lugar, van a hacer muy difícil la exportación de muchos productos hortofrutícolas españoles por los plaguicidas, porque hay unas condiciones climatológicas, que afortunadamente no las tiene la Europa del frío, la Europa del Norte, para las plagas que afectan a los cultivos intensivos.

Sobre las hormonas en ganadería, usted ha tocado los tres aspectos fundamentales en los que la Unión Europea ha querido en este momento centrar la atención. Discutir el asunto de la prohibición; efectivamente, la normativa de 1989 puede haber quedado obsoleta en términos químicos y en términos de salud humana. También están las nuevas normas de detección, que hay que tipificar y estandarizar, y por supuesto una política de ahorro presupuestario, como usted ha dicho y yo suscribo, de no primas a los usuarios. Si vamos a tener problemas económicos en la Unión Europea en el sector ganadero en este caso amplio, no podemos estar primando líquido a precio de carne, agua encharcada dentro del músculo nutricio de los animales. Ahora, lo que me alarma es el planteamiento —he creído entenderle que lo ha hecho el comisario o no sé quién— del reexamen de la actual prohibición. Como el actual Comisario de agricultura mantenga el mismo talante de su visita a Estados Unidos, levanta la actual prohibición, porque usted sabe que los norteamericanos tuvieron un fuerte contencioso con la Unión Europea sobre el tema de las hormonas en la alimentación del ganado. En Estados Unidos, esto del engorde del ganado con productos hormonales tiene un sentido muy amplio y laxo y ellos vieron la legislación europea tremendamente restrictiva para sus importaciones. Aquí podemos encharcarnos de carne de terceros países y de procedencia norteamericana, y de gran industria química norteamericana, finalizadores, anabolizantes, etcétera, en este mundo, y si la política del señor Comisario de agricultura es la que viene demostrando hasta el momento, apañados estamos. Por tanto, yo le pediría, señor Ministro —y creo que está en su ánimo—, que no quepan dudas de que en el replanteamiento del reexamen que se quiera hacer en fechas futuras del uso de finalizadores u hormonas en el engorde de ganado se esté muy atento a la defensa del tipo de carne que se produce en la Europa comunitaria del sur y, concretamente, en España.

Finalmente, señor Ministro, quiero pedirle —ya había hecho referencia a ello antes— que las OCM que se vayan consolidando, que se vayan aprobando, se mantengan,

para seguridad y tranquilidad del sector. Antes había citado esto por la puesta en cuestión que ha hecho el nuevo Comisario de agricultura, que, como austriaco que es, supongo que le tendrían sin cuidado estas producciones mediterráneas y el sector platanero. Ahí, señor Ministro, actúe usted con toda la energía y toda la fuerza, que nosotros le estaremos empujando con todo nuestro apoyo.

También quiero pedirle, señor Ministro, que en las reuniones que tengan a lo largo de este semestre se trate de que toda la política de apoyo al sector agrícola puro, ganadero y de pesca tenga olor, color y sabor español, porque hay que, digamos, españolizar, legítimamente, este programa del Gobierno, dentro del marco que nos da en la actualidad todo el acervo de la Unión Europea. Ahí estará el mejor resultado final de este semestre europeo, y los tantos que se los apunten quien los lleve. Al final, aparte de que en el campo de juego existen once jugadores —un Consejo de Ministros y un Presidente—, como se dice en el argot futbolístico, está también el jugador número 12, que somos todos los que estamos en la grada, todos los productores españoles, que serían los auténticos beneficiados; en una palabra, toda la economía y la dignidad española.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Gracias, don Luis, por esa visión vaticana de la pesca.

Para consumir su turno, tiene la palabra el Senador señor Ferrer i Profitós.

El señor **FERRER I PROFITOS:** Señor Ministro, muchas gracias por su informe, en el cual, en principio, hay muchas cosas que, aunque no son concretas, como explicación de la reunión de Toulouse, son interesantes.

Como han dicho los anteriores intervinientes, la presidencia española de la Unión Europea ha generado expectativas; incluso parece que en el último Pleno del Congreso, cuando informó el señor Presidente del Gobierno, todos los grupos estuvieron de acuerdo en propiciar una presidencia de este segundo semestre del año 1995 con una cierta tranquilidad. En este momento no puedo evitar la tentación de decir que nuestro Grupo tiene más autoridad moral que ninguno, ya que desde siempre hemos propiciado este apoyo a la presidencia española de la Unión Europea que ha empezado ahora, el 1 de julio, y creo que esto tendría que plasmarse en un documento, en una reflexión mucho más concreta que la que salió de Toulouse, cuando se realice la reunión del Consejo de septiembre, que me parece que ha dicho que se celebrará en Burgos.

Usted ha utilizado dos términos que para mí son fundamentales: reformar y revisar. Enlazando con lo que ha dicho el Diputado señor Mardones, creo que aunque nosotros presidamos en este momento la Unión Europea, en cierta manera, metaforizando un poco, estamos jugando en casa. A mí me da la impresión de que, si se pone la habilidad que se tiene que poner, no se tiene que romper la solidaridad, porque, en principio, creo que todos los representantes de los gobiernos comunitarios que vienen, no solamente por cortesía, sino porque parece que pasa en todos los países, están más o menos dispuestos a que las reformas o las revisiones que se hagan, o las nuevas directrices que emanen de esta presidencia, por lo menos no perjudiquen a la agricultura del sur, en este caso, a la agricultura del Estado español.

Dice que habría flexibilización en la reglamentación de las organizaciones, sobre todo, en la reglamentación interior, y que la reforma de la PAC se enfocaría sobre los nuevos agricultores que se quieran convertir en empresarios. Yo añadiría más, señor Ministro, yo creo que se tendría que contemplar también el reforzamiento de los agricultores empresarios jóvenes que están ya incorporados, que en este momento no se resignan solamente a ser vigías del medio, sino que quieren ser agentes económicos, que sus rentas no sean tan diferentes de las de los restantes sectores de la economía española y europea.

Usted ha dicho lo de siempre, que los agricultores tienen que participar en la comercialización. De momento no se ha encontrado la fórmula, todos los ensayos que se han hecho hasta ahora son más negativos que positivos en este aspecto y este es un punto fundamental para que la agricultura y la ganadería españolas sean competitivas y puedan jugar a nivel económico en las mismas condiciones que el resto de los países, sobre todo los países del Norte.

Que para el mes de septiembre estaría ya casi resuelta la revisión de la OCM de las frutas y hortalizas o que habría un primer documento, ha dicho. Usted sabe que ya tuvimos en el Senado un debate sobre esto y que nuestro Grupo le pedía que estuviera para la campaña pasada. Esto quiere decir que no estará para ésta, lo cual es muy perjudicial.

En este momento aprovecho para hacer una reflexión y una petición práctica, que es lo que quiero hacer en mi breve intervención. Usted ha hablado de la pesca; hemos hablado estos últimos días en el Senado y yo sólo tengo que ratificarme en las mociones que hemos aprobado allí en cuanto al control, revisión y que volvamos a las artes tradicionales, no a las artes ventajistas, que los pescadores españoles tanto pierden.

Señor Ministro, en este momento la devaluación de la moneda española, que en principio era una gran ventaja para la exportación de frutas y hortalizas, se está volviendo contra nosotros, y usted tiene que averiguar si los franceses, que tienen más stocks que ningún año de frutas y hortalizas, sobre todo de manzana, están ayudando a las exportaciones intracomunitarias, porque, según dicen algunas voces —y no sé si en España saben ustedes esto—, cuando se exporta a un país que ha devaluado, la reglamentación permite al Gobierno que exporta o que vende dar una ayuda al producto que se exporta a ese país. Esto se acerca tanto al «dumping», señor Ministro, que, en la práctica —y me dejo de retóricas—, esto ha hecho que en 15 días el precio de la manzana en España haya disminuido treinta pesetas en las centrales hortofrutícolas donde venden las cooperativas y los agricultores. Pero si esto no se remedia, en una campaña que era la primera regularmente buena desde el año 1992, que usted sabe que fue tan mala, se puede llegar a una situación en la que se tengan que hacer retiradas de final de campaña. Esto sería de una gravedad económica terrible y una desincentivación y falta de estímulo para los agricultores que en este momento tenían alguna esperanza de que esto volvía a funcionar.

Usted dice que se dotará a las organizaciones de recursos, para que puedan aumentar o mantener la competitividad con los otros países. Creo que esto es fundamental.

Hay otra cosa, señor Ministro, que me parece que también es muy importante. Se tiene que revisar la cuestión de la retirada de tierras. Fíjese qué incongruencia hay en este momento: hay terrenos de secano donde se está cosechando y se están obteniendo unas producciones no rentables, que no llegan ni a costear los gastos del ejercicio y, por otra parte, hay tierras retiradas en zonas de regadío. Esto lo pude comprobar ayer por la mañana en una distancia muy corta. Actualmente, la producción de cereales apreciada en España es de siete millones y medio de toneladas, cuando la media, según el Ministerio de Agricultura, es dieciséis o diecisiete millones de toneladas. Y no hablemos de los años en que hemos tenido veinte. O sea que, siendo deficitarios, habiendo una mala cosecha, hay tierras de regadío retiradas; en cambio, tendremos un déficit de diez millones de toneladas, como ya se había dicho antes. Esto se tiene que arreglar, señor Ministro. Como se tiene que resolver que lo que no se ha arrancado en frutales el año 1991 —se lo he pedido en nombre de mi Grupo muchas veces— pueda beneficiarse de las ayudas de los cultivos herbáceos. No es necesario que le repita que todo lo que contribuya a disminuir la superficie frutícola —y siempre se retira lo peor— es beneficioso para la calidad y para la renta de los fruticultores.

Otra cosa en la que quiero incidir: es la simplificación de los documentos. Es básico. El agricultor tiene que tener esto cada día más fácil.

Hay una cuestión que me parece que es una trampa mortal y según dice también lo van a discutir en esta presidencia: la armonización de los pesticidas o plaguicidas. Lo que no se puede hacer de ninguna forma es, de un mes para otro, de un año para otro —los alemanes y otros países están muy interesados— que los agricultores tengan que cambiar la metodología de eliminación de plagas, porque según como salgan las conclusiones o las disposiciones que emanen de estas reuniones, la fruticultura española se puede ver totalmente incapacitada para poder exportar o vender productos hortofrutícolas a otros países. Esta es una cuestión a la que tendría que dar prioridad, señor Ministro.

Yo deseo gran acierto durante estos seis meses. Los Diputados y Senadores estaremos encantados de darle toda la colaboración que podamos. Ojalá nos facilite participar, aunque sea a nivel de oyentes, en las múltiples reuniones que seguramente tendrá durante estos seis meses. Pero se tiene que llegar a resoluciones muy concretas, alejadas de la retórica, de las grandes expectativas y que a partir de diciembre los agricultores vean el horizonte más despejado.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra don Josep Pau i Pernau.

El señor **PAU I PERNAU:** Señor Presidente, señor Ministro, señorías, poco podemos añadir ya, desde el Grupo Parlamentario Socialista, a las consideraciones que ha hecho en su intervención el señor Ministro. De todas maneras, más allá de un deber de cortesía, que cumplo con satisfacción, de agradecer su comparecencia y sus explicaciones, creo que debemos aprovechar la oportunidad para exponer, como grupo parlamentario, aunque poco o nada diferirá de lo expresado por el señor Ministro, cuáles son, a nuestro entender, los acentos y los énfasis que, dentro del conjunto de prioridades que nos hemos marcado como objetivo durante el semestre de la presidencia española de la Unión, debemos plantear en los temas agrarios y pesqueros, que son los que nos ocupan hoy.

Como es lógico, ratificamos, en primer lugar, nuestro compromiso con las propuestas de resolución aprobadas el lunes de la semana pasada en esta misma Comisión por unanimidad. Creemos que dibujan un marco de actuación totalmente acertado y, naturalmente, esperamos y deseamos que puedan llegar a materializarse.

Señor Presidente, señor Ministro, antes de entrar en cualquier otra consideración, es necesario recordar que en el ámbito de la política agrícola comunitaria es la Comisión Europea la que tiene la práctica exclusividad de las propuestas. La Comisión es el gobierno de la Unión, lo formen los miembros que lo formen y sea el país que sea, lógicamente con las diferentes percepciones y los diferentes intereses, pero es necesario que el Consejo cuente con estas propuestas para poder tomar alguna decisión sobre las mismas.

La Presidencia del Consejo Europeo (en esta ocasión España) canaliza, orienta y dirige los debates sobre estas propuestas (las de la Comisión) y toma las decisiones más oportunas y convenientes tras el informe del Parlamento Europeo; asimismo la Presidencia puede proponer y buscar fórmulas de compromiso que supongan modificación de las mismas. Si existe una mayoría cualificada y la Comisión asume las modificaciones de la fórmula de compromiso el Consejo toma tal decisión.

Creo que esta breve explicación puede resultar útil para comprender en sus justos términos la capacidad o el margen de maniobra de la Presidencia en temas agrarios. Digo esto para no generar falsas expectativas que luego no se puedan cumplir.

Si me permiten, querría hacer algunas consideraciones sobre el Consejo informal de Toulouse, enlazándolo con el de Burgos del mes de septiembre.

Como he dicho anteriormente, el país presidente de la Comunidad es el que propone los temas a tratar en estos consejos informales, y entiendo que los dos temas monográficos planteados, tanto por Francia como por España, son de extrema actualidad. La doble misión de la agricultura europea expuesta en el Consejo de Toulouse nos define una agricultura distinta de la que recibimos de nuestros mayores. La agricultura anterior, basada en la producción de alimentos, sobre todo para alto consumo, fue evolucionando hacia una agricultura productora de alimentos para un mercado; posteriormente se amplió con la producción de productos no estrictamente alimenticios y actualmente, además de esa actividad productiva, cuenta con esa importante misión de guardián del medio ambiente, de conservadora del territorio.

Me parece necesario recordar esto para entender las importantes transferencias de renta que, desde el conjunto de

la sociedad, se hace a la agricultura. Esas transferencias de renta no son una limosna que se da a los agricultores, sino que es el justo pago, la justa contraprestación por un servicio que la agricultura está prestando en estos momentos al conjunto de la sociedad. Por tanto, hay que efectuar un análisis serio y concreto de esas dos grandes misiones, la agricultura productiva (que hay que estimular, facilitar y modernizar para cumplir este importante papel) debe complementarse con ese otro papel de guardián del territorio, que para nosotros es tan importante como el primero.

Se ha dicho en algunas ocasiones que la gran diferencia entre Europa, América, Australia u otros países de producciones muy extensivas es que quizá las importantes ayudas que se han dado durante los últimos años de la política agrícola comunitaria no han facilitado una agricultura estrictamente productiva, pero lo que sí que han permitido es una no desertificación del territorio, un mayor equilibrio territorial que en estos momentos se puede apreciar más en Europa que en otros países con una agricultura más abocada directamente al mercado y más competitiva. Nosotros entendemos que esa doble misión de la agricultura hay que potenciarla, hay que estimularla y hay que contemplarla sin ningún tipo de miedo. En ese sentido, encontramos totalmente acertadas las reflexiones del señor Ministro.

Quiero enlazarla también con la propuesta que ha hecho el Gobierno español para el tema de reflexión en el Consejo de Burgos. Y amablemente diría al señor Ramírez que estoy totalmente de acuerdo con la preocupación que apuntaba sobre que la presidencia española debería tener otro aspecto en los temas específicos relacionados con la sequía o con el clima de España; estoy totalmente de acuerdo con su posición; ha sido recogido ya por parte del Ministro, ha sido recogido por la presidencia española, que propone que el tema específico que se plantee en Burgos sea el tema monográfico de la PAC y los riesgos climáticos.

Estoy totalmente de acuerdo en buscar y en facilitar que la resolución de estos problemas sea no por acciones coyunturales, acciones determinadas, sino que haya un mecanismo de solidaridad permanente en el conjunto de la Comunidad que permita atender esta gran diferencia que tiene España y otros países mediterráneos respecto al conjunto de la Comunidad.

Quizás será bueno también estudiar en este Consejo aspectos relacionados con los seguros agrarios, su mantenimiento —para nosotros es un elemento muy importante el mantenimiento de las rentas—, la extensión de los seguros, los regadíos, que —y se ha planteado en algunos sectores y en determinados momentos algunas posibles limitaciones de regadíos por parte de los organismos comunitarios—, la desertificación, las políticas ambientales. Creo que en este Consejo de Burgos los temas son interesantes y sería conveniente, y aquí recojo también la petición hecha por el señor Ferrer en el sentido de que en lo que podamos los parlamentarios estemos informados de estos grandes temas que van a condicionar el futuro de la agricultura de nuestro país.

En los temas horizontales que se plantean en nuestra presidencia española, totalmente de acuerdo. No hay que reformar todavía, hay que estudiar, hay que avanzar en modificaciones, que prevean sobre todo la simplificación de la política agrícola comunitaria, que es complicadísima. Cualquier medida que se apruebe al respecto será bien recibida por el sector.

Los sistemas de control en todos los sentidos. Hay que avanzar en el tema de la agricultura ecológica, en la adaptación de los mecanismos agromonetarios, hay que estudiar la implicación del sector agrario en la conferencia euromediterránea de Barcelona, los problemas derivados de la ampliación última, de Austria, Suecia, Finlandia, en el tema de cuota, umbrales, etcétera.

En el tema de hormonas y plaguicidas, estoy de acuerdo con la afirmación hecha por el señor Ferrer, que no hay peor injusticia que tratar por igual a los desiguales; nuestras condiciones productivas son distintas, hay que buscar planteamientos distintos.

Finalmente, una pequeña, pequeñísima reflexión respecto al tema que ha planteado el señor Ramírez y que el señor Ministro ha apuntado también, respecto a los *pecos* y al Magreb. La ampliación a los *pecos* y los posibles tratados preferenciales o tratados de colaboración con el Magreb.

Comprendo perfectamente la preocupación de los sectores agrícolas, pesqueros, de nuestro país respecto a estas posibles ampliaciones, pero yo creo que desde España el tema hay que plantearlo y hay que verlo de otra manera. España, que es un país que ha entrado en la comunidad recientemente, que llegó a la democracia más tarde que los demás, necesita también y debe ayudar más que ningún otro país a la ampliación de la comunidad a estos países democráticos recientes. En ese sentido, yo creo que debemos hacer esfuerzos importantes para que estos países, en su momento, puedan participar asimismo del grado de bienestar y democracia que nosotros tenemos.

Respecto al Magreb, estando totalmente de acuerdo con las afirmaciones hechas y las propuestas de resolución planteadas en nuestra última reunión, tengo que decir que hay que estimular la diversificación de sus cultivos, de manera que no sean estrictamente las producciones mediterráneas españolas las que sufran estos acuerdos. De todos modos, yo creo que una política abierta, una política progresista debe contemplar también esos acuerdos, no verlos con recitencias, buscar compensaciones, que no perjudiquen siempre a los mismos, pero estar abiertos a estas posibles ampliaciones y a estos posibles acuerdos.

En los temas sectoriales, muy rápidamente, señor Ministro, quiero insistir en el tema de la OCM de la patata. El Congreso aprobó en diversas ocasiones instar al Gobierno para que la Comunidad pueda en su momento tener una Organización Común de la patata; es complicado, es difícil; quizá habrá que verlo dentro de la propia reforma de frutas y hortalizas, buscar el sistema de fondos de rotación que permita la financiación de los stocks, etcétera, pero hay que insistir en ello.

En el vino, estamos de acuerdo con las manifestaciones del señor Ministro. Yo creo, señor Ramírez, señores Diputados, que este tema se ha tratado con profundidad en la Comisión, se ha tratado con profundidad en el Parlamento. Hay un acuerdo unánime de todos los sectores y hay que

reconocer que la propuesta actual es mala, no es conveniente para España y no sé si es interesante o no forzar en estos momentos su aprobación. En todo caso, sigo insistiendo en lo mismo, hay una posición unánime por parte de todos los sectores españoles y pienso que el Ministro y la presidencia española tienen margen de confianza para ver el momento más oportuno de intentar que esta reforma no sea perjudicial a nuestros intereses.

Frutas y hortalizas yo creo que es el tema más importante. Desde mi punto de vista —cada uno lo mira desde la parte que más le duele—, frutas y hortalizas es un sector todavía más importante incluso que el sector del vino. Es un sector en el que quizá la propuesta inicial de documentos de reflexión no tenía los elementos negativos que tenía la propuesta del vino. Es un documento, en principio, interesante, a estudiar, a considerar.

Solamente quería exponer tres cuestiones. Primero, el mantenimiento por parte de España del principio que se aprobó en el Consejo de Ministros Jumbo, de septiembre de 1993, en el sentido de que la financiación de esta reforma sea igual que la de los demás sectores reformados.

Segundo, el documento no define ni profundiza en los aspectos del comercio exterior para este sector, que es muy importante, importantísimo, y no define los mecanismos de aplicación consecuencia de los acuerdos del GATT, que recogen la preferencia comunitaria expresada en calendarios a aplicar en el complemento arancelario.

Finalmente, si la propuesta da un protagonismo total muy importante, que nosotros reconocemos, a la OPFH, a las organizaciones de productores de frutas y hortalizas, estamos totalmente de acuerdo —como no podía ser menos e incluso ha sido objeto de una pregunta mía al Ministro y el Ministro lo ha expresado también en la Comisión— con alguna forma de flexibilizar las normas de reconocimiento de estas entidades, ya que nuestra diferencia de organización respecto al resto de los países europeos es notable. En ese sentido, yo creo que hay que facilitar su constitución, teniendo en cuenta también ciertas precauciones y lógicamente atendiendo las preocupaciones que, desde determinados sectores del mundo cooperativo, se expresan en sentido contrario, en el sentido de no procurar un reconocimiento total de todo tipo de organizaciones que pudiera interferir en este movimiento.

En los temas sectoriales, quiero hacer alguna consideración respecto a los cultivos herbáceos. Se habló la semana pasada en la Comisión de Agricultura sobre las distorsiones que se producen respecto a la superficie de base. Hay que tener en cuenta que se debe presentar por parte del Ministerio a la Comisión una nueva propuesta de plan de régimen de administraciones de superficie de base para su aplicación en la próxima campaña. Estamos totalmente de acuerdo e instamos al Ministro a que, después de oír a los sectores de la pesca afectados, insista en este tema.

Otras cuestiones menores que se han planteado, pero que yo creo que deben ser objeto de discusión durante la presidencia, son el tema de las denominaciones de origen, el tema de las políticas de reforestación, mejorar las condiciones de los jóvenes agricultores y, finalmente, los temas de pesca.

En los temas de pesca hay que insistir, como ha hecho el señor Ministro, en los grandes temas, en los más generales y en los más particulares. Entre los grandes temas está la pesca responsable, que yo creo que es un objetivo general de nuestra pesca y de todo el sector, la pesca responsable. Nosotros tuvimos la oportunidad de participar en un comité específico de la FAO a este respecto. Yo creo que es una preocupación común de todos los países intentar que la pesca sea respetuosa con el medio, sea una pesca que respete las cuotas, los TAC, que respete también la necesidad de regeneración de los caladeros y pienso que es importante que durante nuestra Presidencia insistamos en esto.

Y en cuanto a los temas más concretos, lógicamente hay que buscar y facilitar una solución al acuerdo pesquero con Marruecos, los problemas con Canadá, la búsqueda de nuevos caladeros y la investigación que permita la reconversión paulatina, gradual, de nuestra flota pesquera.

Sin más, agradeciendo la presencia del señor Ministro, para finalizar espero que me permitan desear al señor Ministro toda clase de aciertos durante este semestre. Preocupaciones y trabajo no le faltarán. Estamos convencidos de que España superará con éxito el reto de la presidencia europea y que también será un éxito para los sectores agrícolas y pesqueros, que son los que más dependen de las decisiones, acertadas o no, de la Unión Europea. Para ello, cuente, señor Ministro, con el apoyo de nuestro Grupo Parlamentario y creo que también de todos los demás, por el tono y contenido de sus manifestaciones, muy atinadas en esta Comisión, que nuestro Grupo quiere agradecer.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACION** (Atienza Serna): Señor Presidente, señorías, sin duda, el tono de las intervenciones, el carácter constructivo de las mismas y la unanimidad que se ha reflejado en las posiciones de la Comisión en la resolución adoptada, me ahorran profundizar en algunos de los elementos que han sido ya profundamente debatidos por SS. SS. y en los que existe un amplio nivel de consenso, como ya han comentado.

En cualquier caso, me gustaría hacer algunos comentarios adicionales y responder a algunas inquietudes que se han planteado.

En primer lugar, por responder a algunos de los comentarios del señor Ramírez, como ya tuvimos oportunidad en otra Comisión de hablar sobre la evolución de las medidas de acompañamiento de la política agrícola comunitaria, jubilación anticipada y reforestación, solamente voy a recordarle dos cosas: La jubilación anticipada ha funcionado en las comunidades autónomas que han querido que funcionara. El caso de Asturias es el caso más notable con un ritmo de solicitudes y de beneficiarios muy importante, que, si lo elevásemos al conjunto del país, hubiese permitido al programa alcanzar unos resultados muy elevados. Lo que quiere decir que no está el problema en la responsabilidad del Ministerio, en el diseño del programa, sino en

la capacidad y el interés de las comunidades autónomas, que son las gestoras del programa, para dinamizarlo y resolver los obstáculos, a veces, de carácter institucional, a veces de carácter social o cultural, que se plantean para hacer que se produzca en mayor medida la incorporación de jóvenes vinculada a la jubilación anticipada, a la prejubilación, de otros agricultores.

Por lo que se refiere a la reforestación, me parece que el programa está alcanzando un ritmo de aceleración en las solicitudes que puse de manifiesto en mi intervención. Estamos hablando de un programa al que se han presentado solicitudes para reforestar 500.000 hectáreas y se han aprobado ya ayudas para reforestar más de 150.000 hectáreas; el ritmo de reforestación no está siendo todo lo deseable, como consecuencia de que las extremadas condiciones de sequedad han retraído a muchos de los solicitantes de estas tareas de reforestación, aparte de que esas mismas condiciones de sequedad están poniendo de relieve un problema de marras y un problema de costes de mantenimiento durante las primeras etapas que quizá merezca una reflexión sobre la revisión de algunas de las ayudas vinculadas fundamentalmente al mantenimiento de estas superficies reforestadas en situaciones de sequía.

Coincidimos todos en que es necesario reducir al máximo las incertidumbres en la política agrícola comunitaria y eso requiere un esfuerzo por parte de todos, porque muchas veces alimentamos permanentemente esas incertidumbres poniendo en cuestión o abriendo interrogantes que no están sobre la mesa y que responden al deseo de alimentar algunos debates por parte de quienes están en contra de la política agrícola comunitaria. Es sorprendente en qué medida terminamos todos por hacernos eco de algunos comentarios o de algunos editoriales en prensa de países que han estado sistemáticamente en contra de la política agrícola comunitaria y a favor de su desmantelamiento; de la prensa británica, como elemento fundamental, de otra prensa europea que sigue la línea de la prensa británica y a la que se incorpora de forma apasionada Suecia, como nuevo país miembro.

En ningún momento, en ningún debate a los que yo he tenido oportunidad de asistir, la Administración agraria española se ha planteado en ningún caso un desmantelamiento de la política agrícola comunitaria en el marco de negociaciones de adhesión o ninguna otra perspectiva. Recientemente se ha celebrado una conferencia en Estocolmo, con la participación de todos los Estados miembros, y la opinión de todos ellos, con la excepción de los que he señalado, que era ya conocida y se había expresado en todos los ámbitos, ha sido a favor del mantenimiento de la política agrícola comunitaria en cualquier perspectiva.

Quiero decir también que, a la hora de evaluar la reforma de la política agrícola comunitaria, hay que destacar que ha cumplido algunos de los objetivos importantes que se había planteado.

Hace unos años había un problema de deriva presupuestaria o de dificultades para cumplir la línea directriz del gasto agrícola; un problema muy grave de excedentes, y por tanto de imagen de la política agrícola comunitaria ante el conjunto de los ciudadanos por la acumulación de excedentes, y un tercer problema que era cómo garantizar el mantenimiento de las rentas en las reformas que *se plan*teasen para adaptarse a la línea directriz presupuestaria, a la necesidad de afrontar esa reducción de excedentes, a la liberalización de los intercambios a nivel internacional. En esos tres objetivos, las reformas aplicadas de 1992 han conseguido resultados notables. El gasto agrícola se ha mantenido dentro de la línea directriz durante todos estos años. Se han reducido los excedentes, en algunas ocasiones de forma excesiva, a lo largo de estos años, por debajo de stocks mínimos de seguridad. En ese caso hay un problema de dosificación, de ajuste fino, de la reforma. Esto ha sido compatible con un incremento en la renta agraria global de los agricultores comunitarios. En el caso español, el incremento ha sido mucho más importante, en parte por algunos elementos que se derivan de la reforma, por el tipo de cambio de la peseta, y a pesar de las importantes reducciones en volumen de nuestra producción que se han derivado de la situación de sequía.

En cuanto al debate con los *pecos,* hay que hacerlo de forma serena, sosegada. Hay un horizonte de tiempo suficiente para realizarlo con tranquilidad, entre otras cosas porque el debate de la conferencia intergubernamental es previo al inicio de cualquier negociación de adhesión y el debate de la conferencia intergubernamental va a tardar todavía tiempo, lo cual nos va a permitir disponer de los elementos objetivos de reflexión sobre la compatibilidad de una incorporación rápida de esos países con las políticas comunitarias. Va también a enfriar las prisas y las urgencias que algunos plantean, y yo creo que en una estrategia equivocada, colocando la ampliación de la Unión Europea hacia los países del Este como un elemento dinamitador de la política agrícola comunitaria. Esa estrategia está haciendo un flaco favor a los países del Este de Europa, porque ese planteamiento está condenado al fracaso.

Sobre la sequía ya he tenido oportunidad de comentar, y se ha abordado por diferentes intervinientes, la necesidad de realizar una reflexión para adaptar los mecanismos y para extender la solidaridad comunitaria a la atención de las catástrofes naturales, más allá de las ayudas de carácter simbólico que se producen ante catástrofes naturales, con cargo al presupuesto comunitario.

Quiero destacar que algunas adaptaciones ya se han empezado a producir, en la medida en que en el último paquete de precios se ha incorporado la posibilidad de anticipación en el tiempo de las ayudas de la política agrícola común con carácter general para todas las situaciones de sequía, y no con carácter extraordinario para la próxima campaña. Es necesario avanzar de forma importante en la reflexión sobre los mecanismos de la política agrícola común y los apoyos comunitarios, para afrontar las situaciones que se derivan de estas catástrofes naturales o de las oscilaciones climatológicas.

En lo que se refiere a la propuesta del vino, no comparto la opinión del señor Ramírez y no la comparte ninguna de las organizaciones agrarias con las que he tenido oportunidad de reunirme. Sobre las prioridades de la presidencia, he podido reunirme, y ya se lo digo públicamente, con todas las organizaciones agrarias y ninguna ha hablado

de que debamos activar esta reforma. Al contrario, todo el mundo ha compartido el criterio de no tener demasiada prisa. Así como deseamos que se apruebe y cuanto antes la reforma de frutas y hortalizas, no tenemos necesidad de desviar y gastar energías en el proceso de discusión y negociación en una reforma que en estos momentos está paralizada, porque tenemos una oposición y unas discrepancias de fondo, sin que tengamos una gran urgencia, desde el punto de vista de nuestros intereses, en que se apruebe. Es un principio de economía de medios. Puede empeñarse usted en intentar que nos podamos apuntar un fracaso al final de la presidencia por el hecho de que no hayamos avanzado en la reforma del sector del vino.

No me preocupa demasiado, porque vamos a mantener algunos contactos de carácter bilateral para ver si podemos desbrozar algunos elementos de la reforma del sector del vino en los que podamos estar de acuerdo con otros países productores, de tal forma que se pueda enviar algún mensaje a la Comisión para la reforma de su propuesta. Tampoco es necesario —no creo que sea conveniente— gastar demasiadas energías en conducir el debate a una situación que no se ha producido en ninguna ocasión, que es la retirada de una propuesta por parte de la Comisión. Lo normal en esos casos es que el Consejo, si es que consigue una base de orientación de carácter común, pida a la Comisión que modifique su propuesta. En esa línea debe ir el trabajo, pero yo no creo que debamos gastar demasiadas energías, como digo, en esa tarea, habida cuenta de que ni es urgente desde el punto de vista de la Administración ni desde el punto de vista de las organizaciones agrarias, puesto que nuestro sector está en estos momentos consiguiendo mejoras importantes en la comercialización y en la penetración de sus productos, sobre todo de los de calidad.

Por lo que se refiere a frutas y hortalizas, comparto los principios —que además han sido objeto de discusión en reiteradas ocasiones tanto en el Congreso como en el Senado— y comparto el criterio de la flexibilización de las organizaciones de productores. Se ha empezado a actuar por la vía de los hechos. Quizá tengamos que hacer también algunas modificaciones de carácter normativo. Estábamos esperando la propuesta concreta de la Comisión como un elemento que no obligase a reformar después la normativa y, por tanto, no tener que establecer una normativa de carácter temporal muy limitado, pero sabiendo que compartimos todos que es necesario flexibilizar esa normativa con el fin de aspirar a que un porcentaje muy amplio de nuestras producciones, sobre todo de nuestras exportaciones, de frutas y hortalizas, estén canalizadas a través de organizaciones de productores de frutas y hortalizas.

En la reforma del sector del arroz, tengo una mala noticia esta mañana: se retrasa el debate en el seno de la Comisión Europea y, por tanto, no estará en condiciones de presentarse en el Consejo del mes de julio. Ha sido retrasado el debate en el colegio de comisarios y tendríamos que ir a una presentación en el mes de septiembre. Espero que presenten el documento en julio, de tal forma que el debate en el mes de septiembre sea ya en profundidad, conocida con suficiente antelación la propuesta, lo cual nos permita cumplir el calendario que nos habíamos trazado para su aprobación.

La protesta del sector del plátano es una cuestión de opinión o de valoración de si es necesario hacer públicas o no las relaciones, los comentarios o las conversaciones que se mantienen con los responsables de la Comisión Europea. En cualquier caso, quiero sumarme a una reflexión del Diputado Mardones y que me parece muy pertinente. Estamos en algunas ocasiones evolucionando hacia una actitud de la Comisión Europea y de los comisarios de agricultura que se sitúan en una posición intermedia entre los intereses de la Unión Europea y los intereses de terceros países. Creo que hay que combatirlo radicalmente.

La Comisión Europea, en las negociaciones con terceros países, representa los intereses de la Unión Europea, no representa ni los intereses de terceros países ni una posición intermedia. Tiene la obligación de sintetizar los intereses de la Unión Europea y seguir los mandatos del Consejo de Ministros. En ningún caso tiene que plegarse a esta tentación de considerar que sus posiciones son algo diferentes de las posiciones de los países y de los sectores a los que representa.

Sobre los cereales, comparto el deseo o la necesidad de que se produzca un nivel de abastecimiento normal de nuestras demandas a lo largo de esta campaña. Seguramente pueda haber dudas de carácter técnico sobre cuáles son los mecanismos más eficaces para conseguir esa oferta en las mejores condiciones de acceso para los demandantes. Hay discusiones a nivel técnico, en las que no voy a entrar en estos momentos, pero nuestra línea de trabajo va en esa dirección, conseguir una oferta que genere las menores tensiones posibles, en las mejores condiciones de precio, para responder a las necesidades de abastecimiento de nuestros mercados.

Respecto al plan de regionalización, creo que es necesaria —tuvimos oportunidad de comentarlo en la comparecencia en la Comisión de Agricultura de hace unos días, y, por tanto, no voy a extenderme en ello— una revisión para responder a algunas distorsiones más importantes en el cálculo de los índices de rendimiento, y no creo que haya que responder a las expectativas de rendimiento, entendiendo por expectativas de rendimiento las que se puedan derivar de las mejoras en la productividad que se han producido en los últimos años o que se puedan producir en el futuro.

La reforma de la política agrícola comunitaria, en lo que se refiere a los cultivos herbáceos, establecía una foto fija en los rendimientos por hectáreas y, por tanto, una imposibilidad de estar revisando los rendimientos por hectárea como consecuencia de la innovación y de las mejoras tecnológicas.

Sin embargo, sí comparto que hay otros elementos —a los que no he hecho referencia en mi intervención— que hay que resolver en nuestra presidencia; por ejemplo la aplicación del acuerdo que se adoptó sobre el «British sherry». Hay que resolverlo en este semestre, de acuerdo con los compromisos alcanzados. Aunque no está directamente en relación con la presidencia, creo que puede ser una buena oportunidad para eliminar algunas de las retor-

siones todavía vigentes en lo que se refiere al comercio entre la Unión Europea y Estados Unidos, que afecta, en algunos casos, a productos españoles como es el del tomate en conserva. Puede ser una buena oportunidad y merece la pena hacer algún esfuerzo en esta materia.

La cuota láctea es un debate que hemos tenido en más de una ocasión y no me parece que ese argumento del porcentaje de autoabastecimiento sea válido en términos comunitarios, porque no lo es ni para el aceite de oliva, ni para las frutas y hortalizas, ni para el vino, ni para otros muchos sectores. Por otro lado, somos un país que ha consolidado un incremento en las cuotas lácteas hace solamente unos meses, en 1994, y, aunque no haya que renunciar a ese objetivo en el futuro, no creo que sea excesivamente fructífero plantear un debate sobre este tema a lo largo de los próximos meses, porque no tiene visos de prosperar y, por tanto, no merece la pena gastar demasiadas energías en esa tarea, en un entorno en el que las posiciones del conjunto de los países están yendo en otra dirección.

Del porcentaje de proteínas, en este momento no hay nada sobre la mesa que no sea lo que hemos aprobado en el paquete de precios sobre el contenido proteínico de la leche en polvo destinada a la intervención.

Sobre las denominaciones de origen, esperamos que dentro de nuestra presidencia se aprueben los 36 expedientes que hemos presentado en el primer paquete. Yo tuve oportunidad en el pasado Consejo de Ministros de poner de manifiesto ante la Comisión que ya llevábamos un notable retraso, que habían transcurrido todos los plazos razonables en el tratamiento administrativo de las solicitudes de inscripción que habíamos presentado, no sólo en el caso español sino en otros países y que era ya el momento de empezar a resolver esos expedientes.

En el turrón de Jijona, han hecho un anticipo de aclaración de su posición que ha permitido ya, de alguna forma, fortalecer nuestras posiciones en litigio en este campo.

Por supuesto, en otros temas, en redes de malla, en el tratamiento de acuerdos con terceros países, etcétera, creo que hay posiciones comunes y no merece la pena avanzar mucho más.

En lo que se refiere a las hormonas, que planteaba el Comisario Mardones **(Risas.)**, perdón, el Diputado Mardones, por supuesto, tiene que plantearse este debate con una gran prudencia.

Efectivamente, yo creo que éste es un debate que solamente se puede realizar con un gran sosiego, con una presencia de expertos, de representantes de consumidores, de representantes de productores, etcétera, y seguramente es un debate que va a ser largo y, desde luego, hay que tener presente siempre la adaptación de cualquier decisión sobre este tema a las necesidades de nuestros consumidores, que yo creo que es nuestro objetivo fundamental, y para el que no debemos ser prisioneros de nuestras negociaciones o de nuestras relaciones de carácter comercial, pero sí estar abiertos a que se produzca una puesta al día de los criterios o de los juicios de nuestros expertos, de nuestros expertos técnicos, de nuestros expertos sanitarios, de los representantes de los consumidores, para ver si, efectivamente, las posiciones que se han adoptado hace seis años mantienen o no o deben mantener su vigencia para los próximos años.

Respecto a la reforma de frutas y hortalizas, la verdad es que difícilmente puedo discrepar del criterio de que la propuesta de la Comisión se está elaborando con un gran retraso; hubiese sido deseable que la propuesta se hubiese presentado ya hace muchos meses; ni siquiera tenemos la seguridad de que se va a presentar —esperamos que sí— para el Consejo de Ministros del mes de septiembre.

En relación con las ayudas a las exportaciones, son incompatibles en estos momentos; lo único que existe es un compromiso, es una declaración de la Comisión y del Consejo, que se tiene que plantear en un reglamento para autorizar algunas ayudas a la renta, nunca ayudas a la producción y mucho menos a la exportación de ningún producto, ayudas a la renta en el marco de aquellas producciones que se han podido ver afectadas por las turbulencias monetarias, y un compromiso en ese caso verbal del Ministro de Agricultura francés de que en ningún caso se iban a aplicar a las frutas y hortalizas. Por tanto, ni están vigentes o, por lo menos, no están autorizadas, ni tiene intención de acuerdo con lo que ha expresado; es un compromiso verbal expresado ante el Comisario y ante otras personas y, en consecuencia, supongo que va a mantener su palabra de que no se van a aplicar estas ayudas a las frutas y hortalizas. Por tanto, hay una presunción de inocencia; veremos si efectivamente conseguimos saber algo más sobre si la situación del mercado de las manzanas puede estar distorsionada por algunas ayudas de carácter oculto.

En cualquier caso —ya he tenido oportunidad de manifestárselo al Comisario—, nosotros no renunciamos al uso del recurso ante el Tribunal de Justicia si consideramos que la aplicación de estas ayudas distorsiona los intercambios y, por tanto, perjudica la posición de nuestras producciones.

Sobre la retirada de tierras y la incoherencia con la escasez de nuestras cosechas, yo quiero decir que la elevación del porcentaje de barbecho de carácter voluntario que hemos realizado para esta campaña se ha producido a petición casi unánime de las comunidades autónomas y de las organizaciones agrarias y ha sido compartida por esta Cámara también como consecuencia de las dificultades para conseguir un abastecimiento regular de agua, un riego normal y, por tanto, ante la necesidad de garantizar un colchón de renta, una renta mínima por hectárea en ausencia de condiciones climatológicas para la producción, que se deriva de las ayudas por hectárea para aquellas superficies que se acogen al barbecho de carácter voluntario, que, en el caso de las superficies de regadío, la ayuda por hectárea adquiere un nivel importante. Yo creo que con esto de alguna forma lo que hacemos es conseguir que el presupuesto comunitario contribuya en mayor medida a sostener las rentas de estos productores que, en ausencia de este barbecho de carácter voluntario, se verían particularmente afectadas por disponer de una cosecha corta y les sería difícil cubrir sus gastos de siembra, de tratamientos, etcétera, que no serían suficientemente compensados por los rendimientos de su actividad.

Respecto a la incorporación a la superficie de cultivos herbáceos, de los cultivos leñosos arrancados, éste es uno de los elementos que hemos incorporado en nuestro memorándum sobre la flexibilización y simplificación de la política agrícola comunitaria.

Sobre la armonización de pesticidas, de lo que se trata fundamentalmente es de armonizar la tolerancia de los pesticidas entre los diferentes países, con el fin de eliminar todo obstáculo a la libre circulación de mercancías y también de serenar el riesgo de algunas campañas en contra de ciertas producciones mediterráneas, vinculadas precisamente a su contenido en pesticidas. Están llegando ya algunos ruidos excesivos precisamente porque algunas administraciones centroeuropeas, que se están viendo fuertemente presionadas por sus sectores productores de frutas y hortalizas ante la crisis que se ha producido en algunos mercados a lo largo de las últimas semanas, están alentando a algunas de estas organizaciones de productores a concienciar a sus opiniones públicas sobre los contenidos en pesticidas, etcétera, de algunas producciones de frutas o de hortalizas de carácter mediterráneo. Precisamente para frenar esto, para eliminar cualquier tipo de obstáculos a la libre circulación de mercancías y siempre con la vista puesta en la defensa de los intereses de los consumidores y en el marco de lo que debemos entender como un código de buenas prácticas agrarias, es por lo que tenemos interés, respondiendo también a las necesidades de nuestra agricultura, en que se armonicen estos umbrales de tolerancia del contenido de pesticidas.

Sobre el resto de las organizaciones y del contenido de la política pesquera, creo que ya hemos tenido oportunidad de comentarlo.

No habiendo discrepancias entre lo que han aportado SS. SS. y el criterio del Ministerio y del Ministro en concreto respecto de lo que debemos defender durante esta presidencia, finalizo aquí mi intervención.

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

Creo representar el ánimo de todas SS. SS. para desear al señor Ministro que esta andadura de la presidencia de la Unión Europea sea exitosa y que la suerte y todos nuestros ánimos vayan en esta dirección.

Se levanta la sesión.

Eran las dos y diez minutos de la tarde.

Se abre la sesión a las cinco y cinco minutos de la tarde.

— COMPARECENCIA DEL SEÑOR MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE (BORRELL FONTELLES), PARA INFORMAR SOBRE EL CRITERIO DEL GOBIERNO DE ESPAÑA EN RELACION CON LAS REDES TRANSEUROPEAS, CON ESPECIAL ATENCION A LA SITUACION DE BALEARES Y CANARIAS, ASI COMO LAS MEDIDAS AL RESPECTO PARA ESTA ULTIMA, DERIVADAS DE LA CONDICION DE REGION ULTRAPERIFERICA DE LA UNION EUROPEA (UE). A SOLICITUD DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente Congreso 213/000618 y número de expediente Senado 711/000142.)

El señor **VICEPRESIDENTE:** Buenas tardes, señoras y señores Diputados y señoras y señores Senadores. Asistimos a la comparecencia del señor Ministro de Obras Públicas Transportes y Medio Ambiente, a petición del Grupo Socialista, que tiene la palabra sin más demora para hacer su exposición.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Señoras y señores, se me pide que comparezca para informar sobre los criterios del Gobierno en relación con las redes transeuropeas, con especial atención a la situación de Baleares y Canarias, así como las medidas al respecto para esta última derivadas de su condición de región ultraperiférica.

Parece un tema de extraordinaria importancia en un momento en el que nos estamos adentrando en la construcción del Acta Unica Europea y que España toma la presidencia de la Unión. De una Unión que tiene que articularse, entre otras cosas, en torno a redes de dimensión transnacional que permitan, no sólo acercar al centro a la periferia, sino también vertebrar social y económicamente las distintas regiones europeas.

Así, desde julio de 1987, hace ya de eso ocho años, cuando entró en vigor el Acta Unica, hemos estado trabajando en la realización de un espacio europeo sin fronteras interiores, donde pudieran circular libremente mercancías, personas, servicios y capitales. Los que más libremente circulan son los capitales. Las personas, las mercancías y los servicios se encuentran con dificultades, a veces insalvables, a veces coyunturales y, en todo caso, asociadas con la dificultad física de la movilidad que requiere un desarrollo de las infraestructuras como uno de los pilares básicos para construir este mercado interior y esa cohesión económica y social que es para nosotros, para este Gobierno, el Gobierno Socialista de España, una de las exigencias indeclinables del proceso de construcción europea. Una concepción global, transnacional y coherente de las inversiones necesarias para satisfacer este objetivo debe constituir la piedra de bóveda de la política europea de nuestro país.

El Tratado de la Unión, firmado en Maastricht en febrero de 1992 consagra esta idea y dedica un título completo a la problemática de las redes transeuropeas. Edimburgo, en diciembre de 1992, fue el escenario donde el Consejo Europeo acordó dar un impulso a este instrumento de cohesión intracomunitaria, y dijo, aunque luego no hizo, que las inversiones en infraestructuras tuviesen una prioridad fundamental que, habiéndola tenido no ha sido, sin duda, suficiente para la construcción de este espacio articulado que encuentra serias dificultades en otros criterios

de política europea, igualmente importantes, y sin duda más determinantes, como son los criterios de convergencias de las economías y las haciendas públicas de los Estados miembros.

Sería bueno, señor Presidente, señoras y señores, insistir en la razón de ser de estas redes transeuropeas que me parece que se basan en tres circunstancias. Primero, que las redes nacionales no tienen el mismo margen de operatividad y de eficiencia si se las considera en un contexto global, comunitario y transfronterizo, con nuevas y mayores exigencias medioambientales. En segundo lugar, que las necesidades del mercado único van a proyectar unas demandas de movilidad con tráficos de todo tipo que requieren capacidades mucho mayores de las que actualmente disponen los Estados miembros. Y finalmente, desde la perspectiva española, porque los países periféricos necesitamos que nuestros enlaces con el centro mejoren más que proporcionalmente con respecto a la dinámica global de la Comunidad, si queremos alcanzar una convergencia en términos reales. La convergencia nominal es una exigencia formal, pero lo que realmente nos preocupa e interesa es una convergencia real, para que los países más periféricos podamos converger con los centrales que, por otra parte, desplazan su atención hacia el este, creando unos nuevos equilibrios que puedan jugar en contra nuestra.

¿Cuáles han sido las etapas de desarrollo de estas redes transeuropeas? Maastricht, su Título XII, dedicado a las redes transeuropeas, y las orientaciones que deben desarrollarse para garantizar la interoperabilidad y reforzar los esfuerzos financieros de cada Estado miembro. Queda por realizar un desarrollo legislativo que actualmente está en fase de tramitación y aprobación.

Quiero destacar un conjunto de propuestas comunitarias especialmente relevantes. Primero, la propuesta de decisión de la Comisión sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte. La propuesta de directiva de interoperabilidad de redes. La propuesta de reglamento del Consejo por el que se determinan las normas generales para conceder ayudas financieras en el ámbito de las redes transeuropeas, lo que se venía denominando el reglamento financiero, que regula las condiciones y procedimientos para que los fondos RED lleguen a proyectos concretos.

Segundo bloque de acciones: Los esquemas directores. Los grandes esquemas directores de redes de transporte son claves para asegurar la transparencia de las diferentes intervenciones comunitarias. Se ha desarrollado un proceso de concertación entre las diferentes instituciones que, hasta el momento, se ha plasmado en las siguientes resoluciones; primero, una resolución sobre trenes de alta velocidad, febrero de 1990. Una de octubre de 1993, sobre redes transeuropeas de carreteras, transportes combinados. Y tenemos pendientes de aprobación, esperando poderlo hacer en la presidencia española, los esquemas directores relativos a los ferrocarriles convencionales, a las redes de alta velocidad, puertos y aeropuertos. Finalmente una decisión sobre orientaciones para el desarrollo de las redes transeuropeas de carácter global que debería sustituir a los anteriores procedimientos.

Debo hacer referencia, sin entrar en su contenido de sobra conocido, al Libro blanco sobre crecimiento y competitividad que decidió crear un grupo de representantes personales de los jefes de Estado y de Gobierno, presidido por el anterior Vicepresidente de la Comisión, señor Cristophersen, donde el Presidente del Gobierno de España estuvo representado, a título personal, por el Secretario de Estado de Política Territorial de mi Ministerio, señor Zaragoza.

Este grupo, el grupo Cristophersen, elaboró un informe final donde se incluye un conjunto de recomendaciones principales, entre las cuales está la selección de una lista de proyectos prioritarios para que fueran aprobados en los consejos europeos de diciembre de 1994 celebrados en Essen que, a pesar de la insistencia de la delegación española sólo trató de una forma marginal la cuestión de la financiación. En efecto, este Consejo europeo de diciembre pasado suscribió las recomendaciones del grupo Cristophersen, ratificó y aprobó una lista de proyectos prioritarios y emitió un conjunto de conclusiones. Primero, reconocer como prioritarios a 14 proyectos de transporte y 10 proyectos de energía, invitando a la Comisión y a los Estados miembros a iniciar su realización con la mayor brevedad posible. De sobra conocido de los señores y señoras Diputados y Senadores la lista de estos proyectos en la que no voy a entrar.

Finalmente solicitar al Parlamento y al Consejo que adopte un conjunto de orientaciones y un reglamento financiero y, en tercer lugar, facilitar la participación del sector privado. Además, el Banco Europeo de inversiones creó una línea especial de crédito y pidió a Ecofin que adoptase decisiones para complementar los recursos financieros actualmente disponibles para las redes transeuropeas. El Consejo Ecofin no ha sido muy diligente, seguramente porque ha tenido otras condicionantes, en movilizar estos recursos. En el caso que afecta a España los proyectos prioritarios son, como ustedes saben, el tren de alta velocidad sur; Madrid-Barcelona-Perpiñán-Montpellier; Madrid-Valladolid-Vitoria-Dax y la autopista Lisboa-Valladolid. En proyectos de energía la interconexión eléctrica Francia-España y España-Portugal; los gasoductos España-Portugal, además de dos proyectos de energía con los países del Magreb.

Así las cosas hemos llegado a Cannes, los días 26 y 27 de junio pasados, donde no se ha generado un impulso significativo al desarrollo de las redes transeuropeas. Forzoso es reconocer que en concreto y respecto a la financiación de los 14 proyectos prioritarios, tampoco en Cannes se ha avanzado en la aportación de soluciones financieras reales.

Aunque el Presidente del Gobierno informó mucho mejor que yo sobre las conclusiones de dicho Consejo Europeo, me voy a permitir desarrollar con mayor detalle lo relativo al tema objeto de mi comparecencia. En Cannes se establecieron un conjunto de conclusiones, que se pueden resumir en lo siguiente: solicitar a la Comisión que reexamine las estimaciones financieras de los proyectos para verificar si sus costes podrían ser reducidos y, así, hacerlos más viables; pedir también a la Comisión que busque otros medios de financiación para poder acelerar la conjunción

de estos proyectos; pedir a la Comisión que se empeñe en asegurar que los proyectos que sean elegibles en base al reglamento financiero puedan ser presentados lo más pronto posible, para que las asignaciones presupuestarias correspondientes a dicho reglamento se realicen en 1995. Finalmente, el Consejo tomó nota de que los 14 proyectos de transportes considerados como prioritarios en Essen representan tres cuartas partes de las asignaciones disponibles de los fondos RED.

¿Qué ha hecho el Gobierno en relación a las redes transeuropeas? ¿Cuáles han sido las actuaciones del Gobierno en el contexto que les he descrito? En primer lugar, un apoyo total y una absoluta colaboración con las instituciones comunitarias; por el carácter periférico de nuestro país, por la necesidad de que estas infraestructuras coadyuven al crecimiento económico y a la convergencial real, como he indicado antes, y para captar más fondos financieros. Y si bien la propuesta de la decisión no coincidió en el tiempo con nuestro plan director de infraestructuras, debo señalar que este plan ya incorpora en el proceso de planificación que desarrolla una clara referencia comunitaria. De hecho, el proceso de concertación y elaboración del PDI, donde pretendemos planificar a quince años vista —como ustedes saben, quince años no es nada— las infraestructuras nacionales a realizar, ha proporcionado un marco de referencia imprescindible para identificar nuestros proyectos desde la perspectiva del interés común de las redes transeuropeas. El criterio que hemos mantenido ha sido el de incluir en la propuesta de decisión, de orientación sobre redes, todas las actuaciones incorporadas al plan director.

En ese contexto, hemos considerado el hecho insular como una especificidad digna de tener en consideración en el desarrollo de estas redes. Los archipiélagos balear y canario tienen una especificidad justificada en base al artículo 129.b) del Tratado de la Unión, en el cual se dice que deberá tenerse en cuenta la necesidad de establecer enlaces entre regiones insulares sin litoral y periféricas y las regiones centrales de la Comunidad. Ese proceso de concertación interno al que antes he hecho referencia ha sido especialmente intenso con estas comunidades autónomas, como creo que recoge el proyecto de plan director. En particular, hemos asignado un tramo de los fondos de cohesión —el 10 por ciento de la dotación para transportes— a infraestructuras de competencia autonómica incluidas en redes transeuropeas, y ello obedece a ese criterio de concertación interna, en nuestro país, con las autoridades autonómicas y regionales. La inclusión de redes transeuropeas en determinadas actuaciones viarias en los archipiélagos balear y canario confirma dicho criterio.

Entrando en particular en la forma en que este proceso afecta a los archipiélagos balear y canario, como me ha sido pedido en esta comparecencia, debo empezar con la decisión del Consejo de Ministros de la Unión Europea de octubre de 1993, en la que se establecieron las redes transeuropeas de carreteras y que no contempló las islas Baleares ni las islas Canarias. En aquellos momentos, y en lo que respecta a España, la propuesta de red transeuropea se articuló en función de lo que estaba contemplado en el PDI, entonces en trámite de aprobación. El PDI recogía fundamentalmente las infraestructuras que eran competencia de la Administración central y, dado que las carreteras correspondientes a los archipiélagos balear y canario son competencia autonómica, en principio no se incluyeron en la red transeuropea de carreteras aprobada en dicha decisión. Sin embargo, a raíz del proceso de revisión de las redes transeuropeas, establecido por la propuesta de decisión de orientaciones, el Gobierno español ha presentado una nueva propuesta, incorporando determinadas actuaciones en carreteras en Baleares y Canarias, como complemento de lo que ya está identificado en la red transeuropea de puertos y aeropuertos.

Las redes transeuropeas, en lo que se refiere a los archipiélagos españoles —balear y canario—, se ha venido desarrollando fundamentalmente en infraestructuras de tipo puntual, puertos y aeropuertos, como corresponde a la especificidad del hecho insular, pero ha quedado puesto de manifiesto que las infraestructuras de carácter puntual precisan del acompañamiento de infraestructuras lineales —para entendernos, carreteras— que realicen una distribución de tráficos y conecten entre sí puertos y aeropuertos, para lograr una mayor eficacia y racionalidad en su uso. En función de este criterio, el Gobierno ha tomado recientemente la decisión, previa concertación con las autoridades autonómicas, de proponer la inclusión de determinadas carreteras de estos archipiélagos en la red transeuropea. Estas carreteras servirán de acompañamiento a las infraestructuras puntuales que ya están propuestas en esa red.

Algunas delegaciones, como Grecia e Italia, habían conseguido, en su día, incorporar, aunque de forma restringida, infraestructuras lineales transeuropeas en sus islas. Llamarlas transeuropeas es, sin duda, un abuso del lenguaje; llamar transeuropea a una carretera de una isla del Egeo parece indicar una realidad física que no es constatable, aunque sí una importancia política, que debe ser reconocida. El concepto de transeuropeo no debe medirse en términos de su linealidad física a través de varios miembros de la Unión, sino en la importancia estratégica que tiene para el desarrollo de determinados territorios de la Unión, y creo que habría que llamarla importancia europea, a secas, intrínsecamente europea. En concreto, hubo proyectos de carreteras y líneas ferroviarias en Sicilia, Córcega, Cerdeña y Creta. Finalmente, si me apuran, no habría que olvidar que el Reino Unido o Irlanda son también territorios insulares; grandes, pero insulares, y en base a esta constatación, la delegación española vio reforzado su planteamiento de incorporar actuaciones de carreteras insulares españolas en la red transeuropea.

En el caso de la Comunidad Autónoma de Baleares, hemos incorporado a esta red el Aeropuerto de Palma de Mallorca, que es el segundo aeropuerto de España, con un volumen de tráfico que supera ya los 12 millones de pasajeros, que está incluido dentro de la red principal de aeropuertos transeuropeos y que es mucho mayor que los aeropuertos de muchas de las capitales europeas. Las rutas que hemos propuesto conectan este aeropuerto con los grandes puertos de interés general del Estado de Palma y Alcudia, a través de los cuales se abastece la isla, cuyos volúmenes

de tráfico, en medias diarias de intensidad, son mayores que los de otras rutas transeuropeas en otros países. En concreto, de conformidad con la propuesta de red europea de carreteras concertadas con el Gobierno balear, el Ministerio de Obras Públicas ha identificado dos grandes ejes: el eje Palma-Inca-Alcudia y el eje El Arenal-Llucmajor-Campos-Felanitx-Manacor, que vertebran hacia el norte y hacia el este respectivamente el territorio insular. En el primer caso, porque sirve de distribuidor de la infraestructura aeroportuaria hacia importantes poblaciones, uniendo la ciudad de Palma con zonas de gran interés turístico y, en segundo lugar, porque es un eje que acompaña las infraestructuras portuarias del sur y del norte. Estamos hablando de intensidades de tráfico situadas en IMD de 34.000 vehículos-día entre Palma y el Conseill, casi 20.000 entre el Conseill e Inca y 15.000 entre Inca hasta Alcudia. Hay pocas carreteras peninsulares en España que tengan estas intensidades de tráfico. Para que nos hagamos una idea, la tan traída autopista Madrid-Valencia, que continúa siendo el punto negro de las comunicaciones peninsulares, tiene intensidades de tráfico situadas entre 12.000 y 15.000 vehículos-día. Por todo lo cual, estas intensidades parece que las hacen claramente acreedoras de una atención especial desde la perspectiva europea. En las islas Baleares hemos incluido los puertos de Mahón, Alcudia, Palma de Mallorca, Ibiza y Cala Sabina y, finalmente, otros aeropuertos como Menorca e Ibiza.

En Canarias, nos encontramos con una situación especialmente relevante, puesto que existe una legislación española específicamente orientada a canalizar inversiones estatales hacia el archipiélago canario. La ley de Régimen Económico y Fiscal de Canarias, en la que tuvo bastante que ver el actual Ministro de Obras Públicas, ha reconocido la condición de región ultraperiférica y ha impulsado obras de infraestructura en el archipiélago canario. A estos efectos, ha considerado de interés general la inclusión de créditos para estas actuaciones en los Presupuestos Generales del Estado, aunque no hubiese proyectos comunitarios que los financiaran.

Se ha concedido una atención preferente a esta región en el Plan Director de Infraestructuras y se ha incluido un programa de actuaciones en la red viaria canaria que ha sido objeto de un convenio de carreteras entre mi Ministerio y esa Comunidad, convenio que todavía no ha sido suscrito con la Comunidad Autónoma de Baleares, pero que debería y podría serlo si avanzan nuestras propuestas en el marco de las redes transeuropeas.

La propuesta de red transeuropea del archipiélago canario se ha basado en los mismos argumentos expuestos para el balear y las actuaciones que se ha propuesto incluir son las siguientes: un eje transinsular de transportes canario, conceptuado como un eje de transporte trimodal —carretera, barco, avión— que conecte las islas del archipiélago a través de enlaces marítimos y aéreos y articule el espacio subyacente, el «back yard» de los puertos y aeropuertos afectados.

De todas las infraestructuras que componen este eje, habría que detectar y señalar aquellos tramos de carretera que han sido objeto de una petición de inclusión en la red transeuropea de carreteras, puesto que puertos y aeropuertos están incluidos ya en sus respectivas redes. Así, en la isla de Lanzarote hemos propuesto la inclusión de la 720: Puerto de Arrecife-Aeropuerto-Tías-Taiza-Playa Blanca. En Fuerteventura, la CI-1, la CI-2 y la GC-640: Corralejo-Puerto del Rosario; Puerto del Rosario-Morro Jable. En Gran Canaria, el tramo entre el Puerto de Las Palmas y el Puerto de Agaete y entre el Puerto de Las Palmas, el Aeropuerto y el Puerto de Arinaga. En Tenerife, el tramo entre el Puerto de Santa Cruz de Tenerife, el Aeropuerto Sur y Playa de Santiago; y, en Hierro, La Palma y Gomera, las conexiones entre los puertos y aeropuertos respectivos.

En materia de puertos se han señalado e incorporado los proyectos presentados en los puertos de La Estaca - Santa Cruz de La Palma - San Sebastián de La Gomera - Los Cristianos - Santa Cruz de Tenerife - La Luz y Puerto del Rosario - Arrecife. En aeropuertos, La Palma - Hierro - Tenerife Norte - Tenerife Sur - Las Palmas - Lanzarote y Fuerteventura. Prácticamente todos.

Finalmente, quisiera hacer una especial referencia a unas infraestructuras que son cada vez más importantes y, como no se ven, quizá no les damos la importancia que tienen. Me refiero a las infraestructuras en el ámbito de la información. Infraestructuras con, y muy especialmente, aunque no son tan tangibles como carreteras, puertos y aeropuertos. Creo que la importancia que les dedica el Libro blanco del ex presidente de la comisión, el señor Delors, es pequeña para la que realmente tienen, aunque sea tan grande como el señor Delors quiso poner de manifiesto. Tienen una importancia estratégica de primer orden en la puerta de la futura sociedad de la información, cuyo principal obstáculo es la carencia de redes de telecomunicación transeuropeas.

El desarrollo de un correo electrónico de aplicaciones telemáticas, de una teleadministración, de una teleeducación, y telemedicina capaces de extraer toda la potencialidad de estas nuevas tecnologías ha hecho que en el Libro blanco se estimasen unas inversiones del orden de 70.000 millones de ecus —11 billones de pesetas— en cinco años para el desarrollo de estas infraestructuras.

El Libro blanco espera que esta financiación provenga del sector privado. Por eso asigna una contribución comunitaria poco significativa. Así como somos conscientes de que los grandes proyectos de redes de transporte físico no reúnen condiciones de rentabilidad financiera por su elevadísimo coste y bajos «cash flow» para esperar que sea el mercado quien las ejecute y administre, en materia de infraestructuras de telecomunicación la creencia es la contraria: parece que para transportar átomos el mercado no sea eficiente y para transportar «bits» sí lo sea.

Cree la Comisión que para transportar «bits» no hará falta aportaciones de los presupuestos estatales ni comunitarios. Essen creó un grupo de personalidades representativas de los sectores afectados para que elaborase un informe con un conjunto de actuaciones concretas. En base a esto, la comisión ha preparado un documento con un programa de trabajo que presta especial interés al establecimiento de un marco global que cubra distintos proyectos

de implantación de redes transeuropeas de telecomunicación.

La Comisión nos ha remitido una propuesta de decisión al Consejo y al Parlamento que tendremos que impulsar durante la presidencia española, que tiene aquí una gran ocasión para marcar su impronta en una política de interconexión de redes que defienda al mismo tiempo los intereses del servicio público universal que garantice la igualdad de los territorios frente a esta nueva oleada de desarrollo tecnológico, esperando siempre que los proyectos que el sector privado quiera financiar sean compatibles y coherentes con este doble objetivo.

Los fondos comunitarios actualmente dedicados a proyectos relacionado con estas infraestructuras son limitados. Tan limitados como lo que sigue: unos 420 millones de ecus bajo el epígrafe Infraestructuras de Telecomunicación, dedicados fundamentalmente a estudios de viabilidad, a bonificar tipos de interés y a garantizar créditos para proyectos que aseguren la interoperabilidad de las distintas redes nacionales de telecomunicación en la Unión Europea. Redes que, además, van a aumentar en número y diversidad. No hay ya que hablar del segundo operador como si sólo fuera a haber un segundo operador. Hay que hablar del segundo operador como uno más de una constelación de redes cuya interconexión requiere importantes estudios técnicos que deberán ser incentivados para garantizar una interoperabilidad absoluta.

En esta partida, por ejemplo, vamos a impulsar la extensión de la red de servicios integrados de banda estrecha, que no ha recibido la demanda que era de esperar —la banda es estrecha, pero para atender la demanda manifestada es ancha, puesto que no está saturada— y a estimular el desarrollo de una red integrada de comunicaciones de banda ancha que facilite la transición desde las infraestructuras existentes a las que necesita el advenimiento de esta sociedad de información tan preñada de ventajas como de interrogantes. Para interconectar telemáticamente las administraciones comunitarias, disponemos de 60 millones de ecus y otros 500 millones para investigación en telecomunicaciones.

Las partidas de redes transeuropeas en fondos estructurales son compatibles con los proyectos de energía y transportes, pero no son determinantes.

Esto es lo que hay a nivel comunitario en materia de infraestructuras, tanto de transporte físico —de átomos, como he querido caricaturizar—, como de información, de «bits». Quiero señalarles, señorías, que el volumen de inversión previsto para los próximos diez años para el conjunto de proyectos que Europa ambiciona desarrollar para construir un espacio integrado supera los 40.000 millones de ecus y que eso sobrepasa la disponibilidad presupuestaria tanto de la Unión como de los Estados miembros, máxime en un contexto de reducción de los déficit públicos y, por tanto, de la capacidad de anticipar expectativas de futuro a través de operaciones financieras.

No tengo tiempo —y seguramente SS. SS. tampoco lo desean— de entrar en analizar la consecuencia de las liberalizaciones en marcha, que debería aportar el esfuerzo financiero necesario mediante la generación de «cash flow» y la captación de nuevos capitales, porque este tema no tiene, en mi opinión, una particularidad específica que afecta a los archipiélagos españoles, que están en el núcleo de la petición de mi comparecencia.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el Senador señor Segura, don José.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor Ministro, comenzaré esta intervención expresándole el reconocimiento del Grupo Parlamentario Socialista por su presencia ante esta Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea para informar sobre el criterio del Gobierno de España en relación con las redes transeuropeas, con especial atención a la situación de Baleares y Canarias, así como las medidas al respecto para esta última derivadas de la condición de región ultraperiférica de la Unión Europea; comparecencia que se produce como consecuencia de petición, reitero, del Grupo Parlamentario Socialista y que se engarza con la primera que sobre esta materia tuvo el señor Ministro en la actual V Legislatura de las Cortes Generales, el 3 de mayo del año pasado. Porque, en efecto, en aquella ocasión comparecía usted ante esta Comisión Mixta para informar sobre redes de transporte e infraestructura como políticas derivadas del Libro blanco. A lo largo de su exposición en aquel momento describió los contenidos del capítulo 3.º del Libro blanco en el que se concede a las redes transeuropeas un destacado protagonismo para impulsar el crecimiento económico y combatir el desempleo. Hizo usted, señor Ministro, referencia expresa a las necesidades y las disponibilidades de financiación para ejecutar esas grandes redes transeuropeas con las que, a la vez que se trata de impulsar la actividad inversora como motor del crecimiento, se pretende orientar esa actividad hacia redes que afectan al territorio de más de un Estado, que afectan simultáneamente a varios Estados, como un elemento de vertebración del espacio físico europeo. En aquella comparecencia también S. S. nos habló de las características de los trabajos del grupo Christophersen de cara a la identificación de los proyectos más importantes al objeto de facilitar sus respectivas realizaciones.

Señor Ministro, transcurrido algo más de un año de tal comparecencia, nos ha parecido razonable que para un tema de esta dimensión se produjese la comparecencia que, en efecto, está teniendo lugar en estos momentos, al objeto de evaluar el año transcurrido desde la óptica del avance que pueda haberse producido en la consolidación de las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte, De ahí que el Grupo Parlamentario Socialista haya solicitado, como dije hace un instante, su comparecencia, pero vertebrada alrededor de la afectación de este tema general a dos comunidades singulares y específicas del Estado español como son las comunidades, llamémoslas entrecomilladamente, archipielágicas, comunidades insulares.

Señor Ministro, a lo largo de este último año se ha producido en el seno de las instituciones comunitarias un conjunto de acontecimientos y de propuestas de la propia Comisión y del Consejo, a algunas de las cuales voy a hacer

referencia. Así, a la propuesta de reglamento del Consejo por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayudas financieras comunitarias en el ámbito de las redes transeuropeas se ha seguido en el tiempo la propuesta de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea de transporte presentada por la Comisión y la propuesta, modificada, de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo como consecuencia del ingreso en la Unión Europea el pasado 1 de enero de 1995 de tres nuevos Estados miembros, Austria, Finlandia y Suecia.

También, como usted sabe, el Parlamento Europeo a lo largo de los últimos meses ha prestado notable atención a todos estos temas a través de varias de las comisiones internas del mismo como la de Presupuestos, la de Medio Ambiente, la de Salud Pública y Protección del Consumidor y la de Asuntos Económicos y Monetarios y de Política Industrial, de forma que en cada Comisión se ha ido puliendo, modificando y experimentando transformaciones el texto inicial de la decisión sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte.

Hoy en día nadie pone en tela de juicio la importancia de la decisión comunitaria sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de la red transeuropea del transporte, ni del reglamento por el que se determinan las normas generales para la concesión de ayuda financiera en este ámbito de las redes transeuropeas. Y qué duda cabe que es importante que la Unión Europea enfoque en su globalidad los diversos modos de transporte, de carretera, ferrocarril, vías navegables con enlaces de la red de transporte combinado formado por corredores y terminales intermodales suficientemente equipados para un transbordo eficaz de mercancías entre unos y otros sistemas, pero qué duda cabe, también, que en esta petición de comparecencia, a la vista del contenido de la intervención del señor Ministro (que es continuidad, insisto, de la que tuvo con anterioridad y, además, continuidad metodológica) no podemos extendernos en el análisis de cada uno de los sistemas y en el estado actual de los mismos. Pero habida cuenta de las características de las dos regiones a las que estamos haciendo referencia, Baleares y Canarias, el sistema portuario, el sistema aeroportuario, el conjunto de redes vertebrado alrededor de las mismas, la política de marina mercante, la política de aviación civil, es decir, no solamente las infraestucturas, sino también los mecanismos administrativos políticos puestos en marcha para la ejecución de una serie de servicios que conlleva el propio transporte, han sido preocupación del Grupo Parlamentario Socialista de las Cortes Generales en sucesivas ocasiones. Y usted, señor Ministro, recordará que, por ejemplo, en el Senado (y también tuvo tramitación en esta Cámara, en el Congreso de los Diputados), el Grupo Parlamentario Socialista manifestó su preocupación por la necesidad de que se rompiera la discontinuidad en el control del tráfico aéreo, que obliga a que las aeronaves que se desplazan, pongamos por caso, desde un aeropuerto español peninsular hacia un aeropuerto canario (además, periodificado en el tiempo) en la travesía de dos horas y media, prácticamente durante una hora y media las aeronaves están bajo control de otro país, y normalmente la ruta más óptima se encuentra sometida al control de un país no comunitario, al control aéreo de Marruecos, y ello es como consecuencia de una distribución de responsabilidades en el tráfico aéreo que se produjo en un acuerdo internacional del año 1940 que aún no ha sido modificado. Una moción del Grupo Parlamentario Socialista manifestaba su preocupación por esa circunstancia, que implica no solamente ciertas distorsiones en el flujo aeronáutico hacia o desde Canarias por lo que se refiere a las potenciales incomodidades del ciudadano español residente en Canarias, sino también en lo que afecta a la columna vertebral de la economía de una comunidad como la canaria.

Consiguientemente, la temática del transporte, insisto, no sólo en lo que se refiere a las infraestructuras, sino también en los servicios que lo posibilitan, le dan fluidez, dinamismo y le convierten en un servicio eficaz para la economía de una comunidad como la canaria, ha constituido una preocupación que tiene que enmarcarse en lo que debe ser la política aeronáutica general de la propia Unión Europea, y específicamente del Gobierno y su Ministerio, pues tienen sensibilidad y preocupación al respecto.

En las políticas portuarias qué duda cabe que en los últimos años se ha producido en las regiones archipielágicas a las que estamos haciendo referencia un conjunto inversor nada desdeñable. La inversión que hoy se produce en el principal aeropuerto de la comunidad balear le convierte en uno de los aeropuertos estrella de la Unión Europea y las previsiones de las inversiones que el organismo autónomo Aeropuertos Españoles, AENA, tiene previsto llevar a cabo en los próximos cuatro años, en un desarrollo espectacular que está experimentando el sector turístico en la comunidad canaria, se puede cifrar en más de 80.000 millones de pesetas, tal como se ha manifestado por parte de responsables del Gobierno en diferentes ocasiones, y van configurando un conjunto inversor que aportará a estos aeropuertos la infraestructura y los medios que le permitirán atender con la eficacia y con la modernidad requeridas.

Señor Ministro, nos preocupa a los miembros del Grupo Parlamentario Socialista, en efecto, que las redes transeuropeas del transporte —y permítame esta especie de metáfora, porque tampoco ha sido así nunca— se queden enconsertadas en el perímetro peninsular, y nos ha producido una notable satisfacción la segunda parte de la intervención del señor Ministro. El señor Ministro ha hecho referencia detallada y exhaustiva en su intervención a la inclusión, dentro del Plan Director de Infraestructuras del Estado español, de todo un conjunto de redes viarias en cada una de las islas de la comunidad balear, vertebradas precisamente alrededor del sistema intermodal que constituyen los puertos y los aeropuertos a los que S. S. ha hecho referencia. Qué duda cabe que con su intervención ha aportado una noticia, desde nuestra perspectiva, notablemente espectacular para los españoles insulares. Es decir, en 1993, dado que el Plan Director de Infraestructuras no estaba aún elaborado del todo, la dinámica comunitaria

impidió que esas infraestructuras viarias, portuarias y aeroportuarias de la regiones archipielágicas se incluyesen. Hoy, reitero, señor Ministro, es una excelente noticia la que usted nos ha aportado.

Qué duda cabe que, por lo que se refiere a la comunidad canaria específicamente, señor Ministro, el Grupo Parlamentario Socialista ha manifestado en reiteradas ocasiones la necesidad de que el carácter de región ultraperiférica de la Comunidad no sea solamente una manifestación política, un excelente adorno, como puede ser la declaración 26, relativa a las regiones ultraperiféricas de la Comunidad, en la que se recoge las Islas Canarias como región ultraperiférica, insisto, de la propia Unión Europea, sino que se trate de darle solidez, y por ello el Grupo Parlamentario Socialista, hace unos días, en esta Comisión Mixta, propuso la defensa de un estatuto especial —y como tal proposición no de ley así fue aprobado—, a efectos de comprometer al Gobierno español para que, de cara a la conferencia intergubernamental del año próximo, se convierta en derecho primario de verdad —y esto es una terminología coloquial, naturalmente.

Señor Ministro, consiguientemente parece razonable demandar que todas las políticas comunitarias que se apliquen con carácter general a todos los países comunitarios tengan un trato diferencial para las regiones ultraperiféricas de la Comunidad, y específicamente para la única región ultraperiférica del Estado español, que es la comunidad canaria. En ese sentido, particularmente —y ruego a los miembros del Grupo Parlamentario Socialista que así me lo permitan— los parlamentarios socialistas canarios hemos defendido ante la Administración general del Estado, de manera perseverante, constante y permanente la necesidad de que se haga una política de infraestructuras en Canarias, de tal manera que esas infraestructuras, vinculadas a la política de transporte, configuren un eje intrainsular canario, al cual el señor Ministro ha hecho referencia, compatible con los ejes intrainsulares de cada isla.

Me ha satisfecho notablemente la inclusión en el Plan Director de Infraestructuras, cara a su financiación a cargo de los correspondientes fondos comunitarios, de ese conjunto de carreteras, a las que el señor Ministro ha hecho referencia, las inversiones en los aeropuertos, y no olvidemos, a modo de anécdota o de dato referencial, que el organismo autónomo AENA, que no se nutre de los Presupuestos Generales del Estado, sino de la aportación de los usuarios en los aeropuertos, el 20 por ciento de su aportación global lo percibe prácticamente de los aeropuertos canarios, luego parece razonable que se produzcan actuaciones de esa índole.

En resumen, señor Ministro, creo que con estas consideraciones al Grupo Parlamentario Socialista le ha hecho llegar cuáles eran las preocupaciones más relevantes con respecto a la temática que nos ocupa en estas dos comunidades, específicamente en una, por las razones de lejanía y condiciones de desequilibrio económico que usted muy bien conoce desde su etapa de Secretario de Estado de Hacienda, habiendo participado en la ley de modificaciones fiscales del régimen económico fiscal canario y, posteriormente, un poco a distancia, en la ley económica aprobada en junio de 1994, en cuya disposición adicional décima se recoge el compromiso del Gobierno en lo que se refiere a la defensa de esa caracterología global de región ultraperiférica. Parece, pues, razonable que la intervención del señor Ministro lo esté en la línea directriz que siempre ha mantenido con respecto a esa Comunidad.

En suma, y ya con ello termino, señor Presidente, su intervención ha hecho que este portavoz socialista reoriente la intervención que tenía pensada inicialmente, que era esencialmente en demanda de algo que el señor Ministro nos ha puesto de manifiesto que no necesita que se le demande, pues la línea directriz del Gobierno está claramente señalada al respecto.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra, por Coalición Canaria, el señor Mardones.

El señor **MARDONES SEVILLA:** Señor Ministro, yo le agradezco muy profundamente la información de primera mano que usted nos ha dado hoy aquí. Tengo que decirle, retomando casi el tema donde lo ha dejado mi compañero de circunscripción parlamentaria, por Santa Cruz de Tenerife —él por el PSOE y yo por Coalición Canaria—, el señor Segura —y creo que también en la misma línea de sinceridad que él—, que si él ha reorientado el planteamiento yo me quedo sorprendido porque, desde luego, cualquier debate con usted no produce defraudación. Mi sincera felicitación y lo reconozco.

Estudiando esta noche todos los datos sobre los planes de infraestructura que se derivan desde el Libro blanco hasta la comunicación del Gobierno, hace cuarenta y ocho horas, aquí ante la Cámara, para ver cómo se podían aplicar las infraestructuras de las redes transeuropeas en Baleares y en Canarias, había encontrado pocos puntos de referencia. Hay una cuestión en la que discrepo que voy a dejar para el final, y voy a pasar a analizar los documentos que tenemos, al menos para que lo que usted ha dicho aquí constituya también un acervo de objetivos en la presidencia española de este próximo semestre, dado que estamos en el seno de la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea.

Comenzando por el documento más reciente, el que ha entregado su Gobierno a esta Comisión, que presentó aquí su colega el señor Solana, Ministro de Asuntos Exteriores, me llamó la atención que la referencia a transportes queda circunscrita al transporte aéreo y a dos iniciativas. La primera es en relación con la gestión del tráfico aéreo en zonas de saturación; y creo que aquí se nos puede decir algo con respecto a este problema, que afortunadamente es mucho menos grave en el archipiélago canario que en el archipiélago balear, en la zona mediterránea, por los problemas que bien conocen el señor Ministro y los parlamentarios de Baleares debido a la saturación del espacio aéreo europeo con Baleares y el continente o por cualquier otra incidencia, como la huelga de controladores que ahí se haya producido y la segunda iniciativa que va a tomar el Gobierno como prioridad en el propio documento que aquí hemos debatido es el «handling» en los aeropuertos. Esto lo voy a dejar para el final porque va-

mos a discutir el «cahs flow» en las redes transeuropeas. Pero ahí queda el «handling» —le pido, señor Ministro, que lo anote— como liberalización de los servicios en los aeropuertos. Vaya por delante que estoy conforme con estas dos líneas, sobre todo, lo que más afecta a los aeropuertos canarios en cuanto a costes de servicio, en el «handling». De eso ya hablaré.

Estoy de acuerdo con los dos objetivos que plantea el Gobierno, pero nos parecieron tan insuficientes a esta Comisión que, con el enriquecimiento de la participación de todos los grupos parlamentarios presentes, redactamos una serie de propuestas de resolución que se votaron y que se han incorporado como resoluciones aprobadas ya por esta Comisión, que supongo que usted ya conocerá, o se las harán hecho llegar porque ya es documento parlamentario en las Cortes Generales, por las que se viene a pedir al Gobierno que ponga entre su anexo de prioridades, en el semestre español, impulsar los acuerdos de financiación de las redes transeuropeas. Me gustaría que profundizáramos en cómo se va a financiar eso, porque es la gran incógnita —ya lo ha planteado usted, señor Ministro—, tanto por lo que vaya como fondos comunitarios como la financiación privada, y, después, analizaré cuál es el papel en este momento, en la línea de crédito especial a la que usted acertadamente se ha referido, del Banco Europeo de Inversiones, pero me parece que esa ventanilla —como se llamó— no acaba de dar el tirón suficiente, tal vez por falta de iniciativas privadas en este concepto. Pero no sé de dónde puede, en las redes aeroportuarias, tirar de crédito la iniciativa privada. Desearía que el señor Ministro también nos dijera qué ideas tiene usted o el Gobierno español de que incentivar las líneas de crédito del Banco de Crédito de Inversiones pueda existir en la red transeuropea de transportes. Por supuesto, doy la razón al señor Ministro que las de telemática sí; ahí, por las razones de «cahs flow», de la baja inversión y la alta rentabilidad o recaudación, podemos tener una mejor demanda privada, que se puede encontrar favorecida por la ventanilla del BEI. Pero en redes de transporte, carretera, ferroviario, aéreo y portuario, en infraestructuras, no me refiero a financiar aeronaves o buques, no sé de dónde se va a poder dar un incentivo.

Nosotros volvimos, en esta Comisión, en las propuestas de resolución de los diversos grupos, a insistirle (con esto apoyamos la postura del programa del Gobierno) en establecer un nuevo sistema de gestión del tráfico aéreo en zonas de cogestión, y hemos reincidido sobre ello. Pues bien, yo quisiera preguntarle, con respecto a una de nuestras propuestas de resolución, de una manera colateral pero que afecta a Canarias, sobre todo lo que afecta al tráfico marítimo en este momento, tanto en el programa Euros como en las inversiones que ustedes tienen previstas, apoyándose en presupuestos comunitarios, para reforzar la red de comunicaciones marítimas, península y archipiélagos.

Entrando en los documentos que han salido de los Consejos europeos, llama la atención, señor Ministro, que el primer documento de la Comisión Europea, el llamado «El curso futuro de la política común de transportes», emitido el 2 de diciembre de 1992 en Bruselas, que es el documento más machaconamente insistente en el problema de las regiones insulares, las periféricas, las carentes del litoral, que también ha citado usted, viene a exigir unas condiciones para que se puedan integrar, en primer lugar, ser zonas donde ya hay un mercado interior que funciona adecuadamente para establecer redes de transportes transeuropeos.

Y añadiré un argumento para sus discusiones, porque parece que da timidez hablar en el caso de Canarias —Baleares lo tiene tan reconocido que ya es obvio— y hay que argumentar que tiene que considerarse como territorio europeo para las redes de transporte —en este caso, las aéreas, por supuesto—, y da timidez porque parece que es una zona tan ultraperiférica que no tiene nada que ver con Europa. Usted sabe, señor Ministro, que, en los últimos años, el promedio de turistas europeos en Canarias, fundamentalmente de países hoy ya de los Quince europeos, frente a una población de un millón y medio de habitantes de derecho que tiene Canarias, está en cifras de entre siete y nueve millones. Turistas ciudadanos de la Unión Europea que, como no se pueden desplazar a Canarias como se desplazan a la Costa Azul, a la Costa Dorada, a la Costa Blanca, a Marbella, a Estepona o a cualquier punto extremo, que se hace utilizando sencillamente las redes de transporte terrestres, de ferrocarril o de carretera, tienen que utilizar el aéreo.

Quiero pedirle que se vuelva a recoger el espíritu, como bien ha citado el Senador Segura, de la disposición 26 de Maastricht de las regiones ultraperiféricas, para hacerles acreedores de los beneficios de inversiones, que se replantee —ya se vio cuando se hizo el Libro blanco en 1993, que en su Capítulo 3 habla de las redes transeuropeas—, cuando se señalan proyectos prioritarios, incluir estas infraestructuras básicas y costosas que existen en los archipiélagos; al menos algunas. Usted, señor Ministro, ha hecho un juicio crítico con el que estoy de acuerdo, y es que ya desde Edimburgo, en diciembre de 1992, se dijo y luego no se hizo. Esto es lo grave que está ocurriendo con los grandes planes de infraestructura de las redes de transportes transeuropeos, que se dice y no se hace. Porque resulta que en el documento del Libro blanco, en cuestiones de tráfico aéreo, sale el aeropuerto de Atenas, y, posteriormente, en 1994, en el Consejo de Essen desaparece Atenas y aparece un aeropuerto italiano.

A este respecto, quisiera preguntarle, ¿es posible la inclusión de algunos de los aeropuertos canarios, que en este momento no sabemos ni cuándo se van a terminar las obras, como es el aeropuerto de Los Rodeos, de Tenerife norte? Usted sabe, señor Ministro, que en este momento tiene un tráfico de viajeros-año muy superior a Sevilla, conociendo usted la inversión que, con motivo de la Expo-92, se hizo en el aeropuerto de Sevilla, y no entro en más análisis, frente a la carente en este momento del aeropuerto de Tenerife norte-Los Rodeos. Ya sé que a Sevilla el AVE le ha reducido..., pero eso no es mi responsabilidad; alguien será responsable de esa bajada de pasajeros de una instalación suntuaria, suntuosa y cara. Hay que atender (yo he hecho la petición porque usted lo entiende) las inversiones del aeropuerto de Tenerife norte-Los Rodeos, con un gran tráfico de viajeros-año, tanto interinsular como insu-

lar-continental, Península y Europa; es necesario que esa obra se clarifique, se empiece y se termine por la densidad de tráfico de viajeros.

Hago un paréntesis y le pregunto: ¿los sistemas de gestión de tráfico aéreo para Europa tienen ustedes en este momento previsto impulsarlos o desarrollarlos en el semestre español, tal como se había acordado en el Libro blanco, tanto en el programa del Satélite Inmarsat III, en cargas útiles de navegación y el segmento de tierra asociado, o no?

Voy terminando, señor Presidente.

El señor Ministro ha dicho, y esto está recogido en el informe de las conclusiones de la Presidencia del Consejo de Bruselas en 1993, en la determinación de los planes directores, los que están terminados, pero yo veo que estas estructuras comunitarias en que se empiezan a pelotear... No es un reproche al Gobierno español, todo lo contrario, es que el Consejo Europeo solicita al Parlamento y al Consejo que aceleren los procedimientos para los nuevos planes directores pendientes de infraestructura ferroviaria clásica, infraestructura aeroportuaria, infraestructura portuaria, electricidad y gas.

Usted, acertadamente, en su primera intervención, ha dicho que a ver si en la presidencia española se acomete todo lo que nos han dejado; ni la presidencia alemana ni la francesa han sido capaces de llevar adelante la terminación de los planes directores de cualquiera de estas infraestructuras.

¿Qué posibilidades hay, señor Ministro, de que en este semestre de la Presidencia española, al menos en alguna de estas infraestructuras de los archipiélagos canario y balear —desconozco en este momento cómo está la casuística de infraestructura aeroportuaria en Baleares, pero sí conozco bien, porque creo que es mi deber inmediato el de la aeroportuaria canaria, a la que se ha referido también extensamente y coincido con ella el Senador don José Segura— se vea qué se puede hacer? No sigamos en el principio de se dijo y luego no se hizo, no por culpa del Gobierno español sino por culpa de estos organismos comunitarios. Porque yo no sé el Parlamento Europeo qué pinta aquí, para que se pronuncie sobre esta infraestructura aeroportuaria, cuando el coste va a presupuestos nacionales fundamentalmente, aparte de la participación que puedan tener.

Finalmente, en diciembre de 1994, señor Ministro, el Consejo de Essen viene a recoger otra vez la problemática de las redes transeuropeas y en su punto IV, en el sector de transporte, invoca un nuevo anexo de obras. Y aquí es donde desaparece el Aeropuerto de Atenas y aparece el de Milán, pero no aparece ningún aeropuerto español, aunque sí están los tres proyectos a los que usted se ha referido, los dos trenes de alta velocidad sur y el tramo de autopista Lisboa-Valladolid, pero no aparece ningún proyecto prioritario español. ¿Cabría incluir la obra que yo le he dicho del aeropuerto de Tenerife norte-Los Rodeos, como una obra prioritaria dentro de toda esa filosofía, que suscribimos como usted y el señor Presidente del Gobierno la ha suscrito en sus debates semestrales ante esta Cámara?

Vuelve a decir el Consejo de Essen, en diciembre pasado, que el Consejo Europeo subraya la importancia de los sistemas de gestión del transporte, en particular en el ámbito del tráfico aéreo, e insiste en la creación de una ventanilla especial en el Banco Europeo de Inversiones para la financiación de redes transeuropeas. Le hago la pregunta de otra manera: ¿Cabe que, para las redes transeuropeas de transporte aéreo, exista en la Administración española, civil o aeronáutica, alguna posibilidad de utilizar esta ventanilla del Banco Europeo, que no sea, por supuesto, la de los medios de telecomunicación, de telemática, de redes de transmisiones que, como usted dice no se ven, pero están ahí y son fundamentales para este desarrollo?

Y me voy a referir a lo que yo puedo llamar mi discrepancia, discrepancia puramente técnica.

Ha hablado de que la relación coste-obtención de beneficios en redes transeuropeas de transporte, salvo en las redes de comunicación, por un distinto «cahs flow», es interesante, pero en obras estatales públicas, redes ferroviarias, carreteras, usted ha sido lo suficientemente inteligente como para no citarme la infraestructura de aeropuertos. Porque una estación de ferrocarril, una vía y un puerto lo construye su departamento con sus presupuestos. Teóricamente, una vez que se creó AENA como organismo (y usted llevó la punta de lanza en los Presupuestos del Estado en que se creó), se le dice: usted ya no vive de los presupuestos del Estado, vive de sus recaudación. Y su recaudación, y esto recuerdo que lo defendió muy bien, señor Ministro, viene de dos conceptos: las tasas aeroportuarias y los ingresos por las concesiones de tiendas o locales que hay dentro del aeropuerto.

Pues bien, señor Ministro, ese «cahs flow» sí se lo cambio. No le cambio el «cahs flow» de la red de carreteras, de la red de ferrocarriles o de los puertos y estaciones. De los aeropuertos canarios, en el año 1994, AENA ha recaudado más de 17.000 millones de pesetas, según los datos que el Gobierno, a preguntas de este Diputado en el mes de marzo del corriente año; pedía el cuadro de ingresos por AENA en todos los aeropuertos de las Islas Canarias, en el año 1993 y 1994, ingresos que tuvieron un incremento sustantivo, y me alegro por AENA y por la gestión. Esto plantea un problema de fondo; incluso unas declaraciones de este Diputado se malinterpretaron.

Yo estoy de acuerdo en un principio, que coincide con el suyo, señor Ministro, que es la gestión unitaria de la red aeroportuaria española, por un principio de solidaridad. Yo sé que hay aeropuertos que recaudan mucho y aeropuertos que no recaudan nada, pero hay que mantenerlos por un principio y de trasvase de solidaridad. Yo estoy en esa línea, señor Ministro, que conste. En la red aeroportuaria de Canarias, para todos los aeropuertos sumados, de Fuerteventura, Gran Canaria, Hierro, Lanzarote, La Palma y la unidad —hasta hace pocos meses en que el señor Abejón ha hecho una corrección importante e inteligente de volver a segregar dos unidades de gestión y de recaudación, como son el Aeropuerto de Tenerife Sur, Reina Sofía, y el de Tenerife norte, y olvidarnos de unidad aeroportuaria— en total hay 17.600 millones de pesetas anuales aproximadamente, de los cuales la mayoría están saliendo fuera. AENA está solidariamente financiando aeropuertos del territorio peninsular.

Cuando se ve la baja inversión en el aeropuerto de Los Rodeos es donde yo le discuto a usted la teoría del «cahs flow», porque este «cahs flow» se lo cambio. Si no hubiera un principio de solidaridad, una administración autonómica le dice que le deje la gestión de esta bicoca, porque es muy importante su recaudación. Por tanto, si hay que mantener un principio de solidaridad, le apoyo, señor Ministro, en que haya también una corresponsabilidad.

Termino, señor Presidente. Y vuelvo a decir que los debates con el señor Borrell, con el Ministro de Transportes, con el señor Borrell, en cualquiera de los cargos que ha tenido, son apasionantes porque los mantiene a un altísimo nivel de inteligencia y de profundidad, y le digo: «Chapeau!»; no defraudan, pero son polémicos en sí mismos y él lo conoce perfectamente. Y como ha planteado muy hábilmente al final el tema del «cahs flow» y ha englobado lo aeroportuario con lo de carreteras y ferrocarril, yo le tengo que decir, señor Ministro, que por lo menos en este «cahs flow» que le dan los aeropuertos canarios deje una parte en la inversión, sobre todo para lo que son verdaderamente necesidades perentorias.

Por lo demás, señor Ministro, nosotros coincidimos plenamente. Y si en el semestre español ustedes consiguen un principio de solidaridad y que esos fondos europeos ayuden a la interpretación de que los aeropuertos del archipiélago canario, como los baleares o cualquiera son red de transportes transeuropeos, que están ahí, que los están utilizando, señor Ministro, seis, siete, ocho o nueve millones de ciudadanos de la Unión Europea, el Consejo de ministros de la Unión Europea no tendría más remedio que plegarse a esa justísima demanda.

El señor **VICEPRESIDENTE:** No entre usted en todas las provocaciones del señor Ministro, porque podemos ampliar el período de sesiones. **(Risas.)**

El señor **MARDONES SEVILLA:** Son intelectuales. **(Risas.)**

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por Izquierda Unida-Iniciativa por Cataluña, tiene la palabra el señor López Garrido.

El señor **LOPEZ GARRIDO:** Brevemente, señor Ministro, para, tras agradecerle su comparecencia, incidir en el único tema que nos interesaría que nos pudiese al menos comentar, me imagino que no solucionar: la cuestión ardua y no resuelta de la financiación de los proyectos sobre infraestructuras.

Los anteriores intervinientes nos han facilitado el trabajo, han hablado más en concreto de la problemática en los archipiélagos, y el Grupo Socialista ha destacado el anuncio de la integración de las redes de transporte, en este caso de infraestructura viaria, de estos archipiélagos en las redes transeuropeas. Pero esto, en sí mismo, no significa una solución, porque esta red transeuropea se encuentra con enormes problemas de financiación, a pesar de la enorme importancia política, no solamente económica, que se les dio desde el Tratado de *Maastricht a estas redes* transeuropeas.

Como usted sabe, en el Título XII de ese Tratado se habla de que estas redes de transporte, energía y telecomunicaciones son un reconocimiento de la importancia que tienen para la cohesión económica y social, que es el objetivo básico que se incorpora como gran objetivo político de fondo a la construcción europea en el Tratado de Maastricht. En cumplimiento de esa orientación se elabora el conocido Libro blanco, al que usted ha hecho referencia, que fue respaldado en el Consejo Europeo de Bruselas de diciembre de 1993. Y la gran estrella de ese Libro blanco es precisamente todo esto de las redes transeuropeas de transportes, de energía, telecomunicación, medio ambiente, porque sobre esa gran inversión se montaría, no solamente el desarrollo de la construcción europea, como elementos de comunicación física y económica, sino que también ésa sería la gran esperanza de contrarrestar la trágica deriva del paro en nuestro continente, del que España está, sin duda desgraciadamente en vanguardia.

De ahí provienen esos 10 u 11 proyectos prioritarios que señala el Grupo Christophersen en junio de 1994. En ese momento aparece una enorme financiación, necesaria antes del año 2000, que se consideraba que podía estribar en ese momento en cerca de 91.000 millones de ecus, 91.000 mecus, que no se sabía bien en ese momento de dónde iban a salir.

No se soluciona el problema en Essen, como usted ha dicho. Se agrava algo más, porque, como han ingresado tres países en la Unión Europea, ya no son 11, sino 14 los proyectos prioritarios, entre los cuales están algunos que afectan a nuestro país —usted los ha señalado—, fundamentalmente proyectos de infraestructura ferroviaria, porque las grandes infraestructuras previstas con carácter prioritario en un 80 ó 90 por ciento —no recuerdo ahora mismo el porcentaje— son proyectos de infraestructura ferroviaria; solamente hay un 10 por ciento de infraestructura de transporte por carretera.

El problema que aparece inmediatamente es la financiación. Essen no lo soluciona. La cumbre de Cannes tampoco lo soluciona y las dificultades de financiación que ya aparecían en el Libro blanco se han hecho claramente realidad. Por tanto, a estas alturas es difícil que pueda haber consuelo para el futuro de determinadas financiaciones de infraestructuras en nuestro país, aunque se incluyesen en la red de transporte europeo, por un problema de financiación.

Según el Libro blanco —ya lo admitía—, la financiación tendría que provenir sobre todo de los Estados miembros, no de los presupuestos comunitarios, no del mundo comunitario, vamos a llamarlo. Tenía que provenir de los Estados miembros, sobre la base de que parte tendría que se presupuesto público y parte tendría que proceder de inversores privados —ya sea inversión directa o ya sean créditos privados—. Ahí tendría que aparecer la fundamental fuente de financiación.

Hay cuatro fuentes principales de financiación comunitaria: la línea presupuestaria de la red de transporte europeo, que destina 1.800 millones de ecus al sector de trans-

porte en el período 1995-1999 —ya, por supuesto, las solicitudes de los Estados miembros superan ampliamente esa cifra, están en más de 2.000 millones—; los fondos estructurales, ya sean los estructurales propiamente dichos o el fondo de cohesión que surge en Maastricht; préstamos del Banco Europeo de Inversiones o garantías específicas del Banco Europeo de Inversiones.

Tenemos esas fuentes —Estados miembros, por un lado, comunitarios, por otro—. Y, a estas alturas, me gustaría que fuese provocador, en el sentido que decía el señor Mardones, y nos señalara de dónde va a salir o de dónde podría salir esa financiación, que nos avanzase qué piensa hacer el Gobierno, que preside en estos momentos la Unión Europea, para impulsar esa financiación. Porque esa gran esperanza del Libro blanco se quedaría absolutamente frustrada si no encontramos fuentes financieras.

La verdad es que hay un agotamiento de ideas absoluto y en estos momentos no sabemos bien en qué va a consistir ni siquiera si se van a poder realizar algunas inversiones prioritarias, porque las infraestructuras a que se ha referido de Baleares y Canarias no entran en lo prioritario. Si ya hay problema para lo prioritario, no digamos en cuanto a lo no prioritario.

Por ello, mi breve intervención se limitaría exclusivamente a destacar la situación en la que ahora mismo está este problema de infraestructuras. El Gobierno español, que en estos momentos sí tiene una especial responsabilidad, porque preside la Unión Europea, tendría que impulsar de alguna forma, en conexión con la Comisión Europea y, naturalmente, con asociaciones de inversores privados —que es una fuente importante de la que se supone que también hablaba el Libro blanco, de donde saldrían estos elementos de financiación— y abrir un horizonte un poco menos oscuro del que ahora mismo tenemos delante para estos proyectos de infraestructura. No vale simplemente con situarlos en el papel, con aprobarlos como decisión política; tienen, naturalmente, que llevarse a cabo a través de las fuentes financieras imprescindibles.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Por el Grupo Popular, tiene la palabra don Felipe Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Señor Ministro, el Tratado de Maastricht instituyó perfectamente el concepto de redes transeuropeas a través de sus artículos 129 B y C y configuró este instrumento que deba contribuir a dos objetivos fundamentales: la realización del mercado interior y la cohesión económica y social. También quedó claro que en todo este proceso se debería garantizar que las políticas estatales al respecto deberían encuadrarse dentro del planteamiento de la política comunitaria de las redes transeuropeas.

Por eso, ya desde este principio, era perfectamente factible políticamente que se incluyeran estas previsiones dentro de las zonas ultraperiféricas, tanto de Baleares como de Canarias. Pero como buenas intenciones. También en este Tratado era perfectamente factible conseguir que la interconexión y la interoperabilidad de las redes fueran encaminadas a crear enlaces ente las regiones centrales y las más alejadas, y ninguna más alejada, por supuesto, que las ultraperiféricas.

Luego también por este concepto cabe perfectamente —y a nosotros como Grupo nos alegra— que se haya incluido toda esta relación de acciones que el señor Ministro ha anunciado esta tarde en esta Comisión para nuestros archipiélagos españoles. Pero nuestro Grupo lo toma como un deseo o como una declaración de buenas intenciones del Gobierno. Ahí estamos.

Ya en el Consejo Europeo de Copenhague se solicitó por supuesto, la Comisión del Libro blanco de crecimiento, competitividad y empleo y se estableció la lista indicativa de 26 proyectos para la red transeuropea de transporte, varios de los cuales afectaban a España. En el Consejo Europeo de Essen se fijaron los 14 prioritarios y, para España, sobre la base de que se iniciaran rápidamente —se habló entonces de iniciar en el ejercicio de 1995—, la autopista Lisboa-Valladolid y la red sur de alta velocidad ferroviaria, tanto la rama en dirección a Cataluña como la rama en dirección al País Vasco.

Por cierto, en esa línea de 26 proyectos había uno del máximo interés y al que algún portavoz ha hecho referencia, que era el sistema de gestión de tráfico aéreo. Hubiera sido de gran interés que se hubiera mantenido, dada la situación de esta gestión de tráfico, sobre todo en la época de máxima afluencia turística y que afecta no sólo a Baleares, que es un problema serio, sino también al archipiélago canario.

Toda esta historia viene a que, efectivamente, de los 26 hubo una reducción, pero los que quedaran —esos 14— eran prioritarios para algo, eran prioritarios para que se activara su ejecución. Se habían quedado en el camino 12 proyectos —repito, una lástima que se quedara el de gestión de tráfico aéreo— pero del resto, y por lo que afectaba a los dos españoles, tenía que activarse la iniciación, justamente en el ejercicio 1995, como se anunció entonces.

También se ha hecho referencia —todo es consecuencia de que mi intervención se produzca después de la de otros portavoces— a que procede recordar el apartado 26 del Tratado de la Unión, en su declaración relativa a las regiones ultraperiféricas, sobre todo en cuanto prevé la posibilidad de adoptar disposiciones específicas. Está perfectamente justificado que se hayan adoptado y que haya la intención de incluir estas acciones. Desde el Grupo Parlamentario Popular aplaudimos esta decisión y la apoyaremos en todo momento, porque, repito, está perfectamente incardinada con las previsiones citadas en los documentos comunitarios.

Dicho esto como antecedente, quiero resaltar el hecho de que el señor Ministro nos ha hecho una relación de buenas intenciones. Por algo se empieza, pero realmente no ha entrado en la almendra de la cuestión y la almendra de la cuestión es la financiación de las redes transeuropeas, cuestión en la que coincido completamente con el portavoz de Izquierda Unida. Este es el verdadero talón de Aquiles de toda esta cuestión, porque ya la Comisión quiso encontrar financiación mediante la emisión de eurobonos para cubrir los 8.000 millones de ecus anuales que en su día se dijo que eran precisos; ya sé que posteriormente esa cifra

se ha rebajado bajando la calidad, pero esa iniciativa primera quedó también en una buena intención, que no se concretó.

El Consejo Europeo de Corfú fijó ya la lista de estos once proyectos que ya dictaminaba el informe Christophersen, pero no quedaba claro en absoluto de dónde saldría el dinero. En el caso de España, había que hacer los dos proyectos, la autopista y la alta velocidad sur, pero se aplazó la decisión de la fórmula de financiación hasta el Consejo de Essen, hasta diciembre de 1994. Y ¿qué ocurrió en Essen? Que se aprobó crear la ventanilla del BEI con una financiación específica, se habló, con créditos a veinticinco años sin interés o con un interés muy reducido y que se podría acceder a una financiación del proyecto hasta un cierto porcentaje que, por cierto, no era muy alto.

Y surge la primera pregunta, señor Ministro, desde nuestro Grupo: ante aquella ventanilla abierta ¿cómo reaccionó el Gobierno español? Concretamente, desearíamos saber si la reacción del Gobierno español para intentar conseguir esa financiación fue al unísono o hubo discrepancias entre el Ministerio de Hacienda y el Ministerio de Obras Públicas; si se utilizó esta ventanilla o no se utilizó. En el caso de que no se hiciera, nos gustaría conocer cuáles fueron las razones. Ya sé que la elaboración del reglamento financiero de las redes ha ido lenta, que no dio el visto bueno el Ecofín hasta el 20 de marzo último y que la aprobación formal no se proyectó hasta el 19 de junio pasado. Ante este hecho ya le pregunto de nuevo si se produjo la aprobación de ese reglamento y si ya el reglamento está en condiciones de acudir a esa financiación. Si esto es así, si hubiera previsto una aprobación presupuestaria previa de unos 2.365 millones de ecus, de los cuales, como ha dicho otro portavoz, afectarían a las redes de transportes unos 1.800 millones de ecus para esta red de transporte, también en este caso, en el supuesto de que se hubiera aprobado recientemente, nos gustaría saber cómo va a reaccionar el Gobierno español en sus dos posibilidades, Ministerio de Obras Públicas y Ministerio de Hacienda, si va al unísono o no para conseguir estas ayudas o, por el contrario, existen posturas encontradas, puesto que, en definitiva, a estas alturas queda muy claro que existe una enorme desproporción entre la contribución comunitaria y las necesidades totales de financiación y algo habrá que hacer si no queremos que esto se nos quede en una mera lista de buenas intenciones.

Nosotros creemos, señor Ministro, que la financiación acordada no beneficia a España, y se ha dicho en los ambientes comunitarios que se aprecia muy poco interés por parte del Gobierno español con sus dos objetos prioritarios; se han apreciado dudas en la aplicación y la Comisión Europea ante este hecho iba a dirigirse a las autoridades españolas para conocer su posición respecto a estos dos proyectos. Le preguntamos si eso ha ocurrido y en qué sentido.

También en ambientes comunitarios se ha detectado cierto desinterés del Gobierno español en la financiación de estos dos proyectos prioritarios, que no aparezcan en los primeros de esa prioridad, en definitiva, que queden un poco en el furgón de cola de la lista de los once. Le pedimos información de este hecho, si se confirma o no. Pero hay un hecho todavía más grave y es que se ha dicho en estos ambientes que podría darse el caso de que el grueso o parte de esos 1.800 millones de ecus pudieran dirigirse a países de no cohesión. Incluso en el Ecofín del 20 de mayo se trató de incluir en el reglamento un criterio de asignación en este sentido. Le pedimos confirmación a este hecho, que sería realmente preocupante. Como nos preocupa el hecho de que las instituciones comunitarias que tienen que adoptar las decisiones puede que estén constituidas por personas que en estos momentos no hay posibilidad de gran optimismo por nuestra parte, si no son sometidas a una gestión permanente para conseguir esa financiación. Preguntamos si se está haciendo esa gestión, porque en estos momentos se produce esta comparecencia cuando ya debiera conocerse qué tipo de gestión, en el sentido de presión o de actividad, se está haciendo por algo que compete a la Dirección General de Planificación Territorial de su Ministerio respecto al COM-95-48 final que, como sabe el señor Ministro, es la propuesta de decisión del Parlamento Europeo y del Consejo sobre las orientaciones comunitarias para el desarrollo de estas redes transeuropeas de transporte. Creemos que es de la máxima importancia, porque estas orientaciones tendrán importantes repercusiones para España en su conjunto, estas dos prioridades y lo que se ha anunciado aquí para los dos archipiélagos que, repito, a nosotros nos alegra.

Las orientaciones propuestas constituyen, ya están constituyendo, la base de la identificación de proyectos de interés común en el marco de que van a tener una gran relevancia para esa financiación futura que, repito, es el caballo de batalla respecto a estos proyectos de interés común con cargo a los fondos de cohesión o a los fondos de línea presupuestaria en materia de redes transeuropeas, los llamados fondos RED. Como realmente esto requería una aprobación comunitaria del Parlamento Europeo que, parece ser, que se dictaminó el pasado 18 con un gran número de enmiendas, le preguntamos si ya tiene noticia el Gobierno del resultado más o menos feliz de este dictamen con tantas enmiendas, y, sobre todo, mirando al futuro, puesto que está previsto que en el Consejo de Ministros de diciembre de 1995 se adopte la decisión definitiva sobre el asunto. Ya que estamos en el momento de la presidencia española, si ya se están adoptando las medidas pertinentes para conseguir el máximo de beneficio. Porque el reto del Gobierno español en esta materia está en esos casi 1.500 kilómetros de alta velocidad ferroviaria o en esos 460 de autopista Lisboa-Valladolid, parte portuguesa y parte española y quisiéramos que hoy quedara claro si realmente se trata de algo tangible o no, o se trata sencillamente de algo que es un deseo. Desde luego, si no se consiguiera o se retrasara grandemente, sería una gran decepción para el pueblo español.

Usted, señor Ministro, el 14 de febrero pasado anunció públicamente que el Gobierno había dispuesto aplazar o ralentizar al menos el proyecto de enlace ferroviario de alta velocidad entre Madrid y Francia. Esto nos preocupó porque ya había compromisos financieros anteriores y podía tener repercusión. Quisiera que hoy nos tranquilizara

en esa inquietud nuestra porque, efectivamente, estamos ante un coste global de toda la alta velocidad española pendiente, en las dos ramas, con un presupuesto superior —se ha dicho en alguna ocasión— a 1,7 billones de pesetas. Como realmente está incluido en los prioritarios —se ha repetido hoy—, de estos proyectos se beneficiaría la primera partida, y ya algunas naciones europeas acudieron a lo dotado hasta el año 1994, que se dijo que eran del orden de 400.000 millones de pesetas, respecto a lo que España había aportado ya su parte proporcional, que era del 8 por ciento. O sea, una aportación española de 36.800 millones. Si ahora la decisión es retrasar y España ya había aportado esos casi 37.000 millones, ¿no se puede dar el caso de que España haya aportado esa cantidad, aunque no sea mucho, justamente para proyectos no españoles de alta velocidad? Me gustaría que nos tranquilizara diciéndonos que esto no va a ocurrir porque, desde luego, no tendría ninguna gracia, como no la tiene el hecho de que, si bien la decisión de retrasar es reciente, anteriormente el Presidente del Gobierno se había comprometido en las cumbres de Corfú y de Essen a que estos proyectos españoles, sobre todo los de alta velocidad, se iniciaran en 1995. Estamos, como mínimo, ante un error de previsión.

También nos gustaría que nos aclarara la posibilidad de que, por la misma razón de ese retraso, se pierda la línea especial de crédito de bajo tipo de interés en el Banco Europeo de Inversiones.

Recientemente, para ser exacto, con fecha 26 de junio último —termino, señor Presidente, pero el tema es...

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Camisón, ¿le queda mucho?

El señor **CAMISON ASENSIO:** No; queda muy poco, pero creo que es importante que aprovechemos la ocasión para decirlo.

Termino con una última cuestión. A esta iniciativa parlamentaria nuestra, el Gobierno no contesta diciendo precisamente que, en relación con esta línea de crédito habilitada por el Banco Europeo de Inversiones, no hay que preocuparse, que no se ha descartado la posibilidad y, por tanto, no se ha perdido la oportunidad de financiar los proyectos españoles. Le pregunto si garantiza en esta Comisión, para que quede constancia, que, efectivamente, España no va a perder esa línea de financiación.

Se nos dice de una forma literal, en respuesta a una iniciativa parlamentaria, que para los proyectos de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa y Madrid-Valladolid-Victoria-Dax, aprobados, repito, por el Consejo de Essen como proyectos prioritarios, existen determinadas coyunturas económicas presupuestarias de signo adverso. Y tan adverso, porque, señor Ministro, según nuestros datos, la financiación que se ha conseguido hasta la fecha de los fondos RED para estos proyectos españoles es la siguiente: para el estudio de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, tramo Madrid-Zaragoza, análisis multicriterio, análisis alternativos, estudios geotécnico y ambiental, una ayuda de 0,6 millones de ecus; para el estudio de la línea ferroviaria Madrid-Hendaya, Valladolid-Vitoria, estudios finales de mejora de la línea, una ayuda de 6,4 millones de ecus; para el estudio de ingeniería financiera de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, una ayuda recibida de 0, 079 millones de ecus, y para el estudio de demanda, rentabilidad, trazado e impacto territorial de la futura línea de alta velocidad Madrid-Valladolid-Vitoria-frontera francesa, una ayuda recibida de 0,267 millones de ecus. Esto totaliza, según sus datos de hace una semana y contrastados por nuestros trabajos parlamentarios, un total de 7,316 millones de ecus, que al cambio actual son poco más de 1.000 millones de pesetas, frente al proyecto global de que hablábamos, que supone 1,7 billones.

La comparación desvela que aquí hay una cantidad realmente ridícula...

El señor **VICEPRESIDENTE:** Señor Camisón, perdone un momento. El orden del día de hoy era fundamentalmente para los asuntos baleares y canarios, e incluso hay un matiz más, para los aspectos ultraperiféricos. Comprendo que es muy importante su intervención en los temas generales relacionados con redes transeuropeas, pero los demás señores Diputados se han ceñido a ese asunto y le ruego a usted —aparte de que ya es mucho el tiempo que ha consumido en su intervención— que se ajuste a ese asunto. No se trata, y usted lo sabe, de impedirle nada; tiene usted todas las posibilidades de pedir la presencia del señor Ministro y de todo el Gobierno.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Señor Presidente, en este momento no estoy de acuerdo con esa apreciación, puesto que está claro que la comparecencia es para las redes transeuropeas en general y, muy especialmente, para el caso de Baleares y Canarias, pero también de forma general. Por eso me estaba refiriendo a ellas y estos detalles afectan a la cuestión y la enmarcan en su justa dimensión. Me queda un par de minutos; agradecería de su amabilidad que me permita terminar, dado que usted me propone una nueva comparecencia del Ministro justamente en el último día lectivo de esta Cámara. Le ruego que me dé esos dos minutos; si no es así, me callo en este momento.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Adelante, señor Camisón.

El señor **CAMISON ASENSIO:** Se nos dijo por escrito que, de conformidad con lo acordado en el Consejo Europeo de Essen, la delegación española reiteró ante la Dirección General de Transportes —la Dirección General Séptima de la Comisión—, con fecha 29 de febrero de este año, la intención de presentar ambos proyectos para su financiación con cargo al fondo RED. Le pedimos noticias de esto.

También se nos indicó, en lo que se refiere a los fondos de cohesión, que en 1995 se ha presentado el proyecto de línea Madrid-Barcelona-frontera portuguesa, inversión en plataforma en los tramos Zaragoza-Lérida y Ricla-Calatayud, a fin de obtener financiación complementaria. Le pedimos información sobre esta financiación comunitaria complementaria.

Respecto al anuncio de licitación en el año 1995 e iniciación de obras —dicho por escrito— para el tramo Ricla-Calatayud, un tramo de una red transeuropea, quisiéramos, si puede, que nos dé noticias de si se han cumplido esas previsiones a estas alturas, puesto que estamos a mediados de 1995.

Por último, señor Presidente, quedó claro en esa iniciativa parlamentaria que, respecto a la línea Madrid-Valladolid-Vitoria-frontera francesa, se procedió —según se nos dijo— a remitir consultas de la memoria resumen del tramo Madrid-Valladolid y Vitoria-Irún y que del tramo Burgos-Vitoria se encuentra prácticamente terminada la memoria resumen y sería remitida a la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y Vivienda. Me gustaría saber si todos estos trámites se han cumplido o en qué situación están.

Eso es todo. Muchas gracias, señor Presidente, por su benevolencia con el tiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor **MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE** (Borrell Fontelles): Intentaré ser breve en mis respuestas porque muchos de los planteamientos que me hacen los señores Diputados no los puedo contestar o los puedo contestar diciendo que no lo sé, que quizá es la verdad más pura y dura y sobre estos temas yo aconsejaría que pidieran la comparecencia del Ministro de Economía y Hacienda y le plantearan los interrogantes que han expuesto sobre financiación, porque, como ustedes saben, éste es un tema que se resuelve en Ecofin y un Ministro de Obras Públicas no puede sino adaptarse a las circunstancias financieras. Ya sé que es el Gobierno el que comparece, pero comparece para contestar a lo que se le pregunta, no sobre cualquier tema que se le ocurra sobre la marcha a un Diputado, venga o no venga a cuento con el tema objeto de la comparecencia. Si quieren hablar sobre otros temas, con mucho gusto estoy a su disposición o el Gobierno designará la persona que entienda más adecuada para contestar, en función del reparto de las competencia ministeriales.

El señor Segura plantea un tema relacionado con la ultraperificidad, es el tema de la interrupción en el espacio aéreo. Sabe el Senador que estamos tratando de conseguir resolver este problema, porque desde un punto de vista operativo existe una amplia zona denominada de estatuto particular, declarada por Marruecos, en el Atlántico, al noroeste de las Islas Canarias, que es un primer problema para que podamos expandir los límites del FIR-UIR canario hacia la península o del FIR de Sevilla hacia Canarias. Técnicamente no hay problema alguno, los avances tecnológicos actuales y la posibilidad de utilizar sistemas de posicionamiento via satélite nos permitirían ejercer un control de tráfico aéreo sin limitaciones operativas. No es un problema técnico, es un problema político que no tiene fácil solución, porque ya sabe usted que todos los países son reacios a perder competencias de control en el espacio aéreo, por supuesto en el que son soberanos, pero incluso en aquellos en los que no siéndolo actúan como delegados de organismos internacionales. Francia no quiere ceder el control del tráfico aéreo en el Mediterráneo central, que tiene en función de su vieja relación con Argelia como potencia colonial que fue, y eso nos ha creado problemas enormes este verano como consecuencia de la huelga de los controladores franceses. Marruecos, aunque tiene dificultades técnicas para garantizar un control eficiente de un espacio que le está asignado, cree que es una pérdida de influencia o de importancia política cederlo a España. Estamos en contacto con el Gobierno marroquí y esperamos poder conseguir un avance en este terreno; cualquier iniciativa que tome cualquier grupo político a través de una proposición no de ley o cualquier instrumento parlamentario que nos permita esgrimir, frente a las autoridades internacionales, la importancia que tiene este tema para nuestro país será bienvenido.

No puedo ofrecerle una solución y tampoco puede hacerlo la Unión Europea, porque no tiene competencias en tráfico aéreo. Por eso, cuando me instan ustedes que pongamos en marcha mecanismos comunitarios en materia de tráfico aéreo, hay que saber que eso no es Europa —son las Naciones Unidas, a través de sus organismos especializados, la OACI— quien es capaz de tomar decisiones. Sin embargo, y conociendo esta limitación, que en el caso de Marruecos nos conduce a una negociación bilateral ardua en la que entran otras consideraciones por completo alejadas de los problemas de las infraestructuras y del tráfico aéreo, estamos en ello. Técnicamente no hay ningún problema, seríamos capaces de garantizar el control desde las Canarias hasta la península desde nuestras instalaciones, aunque, como digo, allí el problema es bilateral y tiene que ser resuelto por la OACI, si Marruecos quiere, y si Marruecos no quiere no se hará; no hay forma de conseguir que modifique su posición si no desea hacerlo.

En materia europea, hemos convocado el consejo informal de Ministros de Transportes la próxima semana en Mallorca para tratar precisamente de este tema, de qué manera puede Europa dar una respuesta a las situaciones de congestión que afectan a las emigraciones de ciudadanos europeos, verdaderas emigraciones, temporales pero emigraciones, de centenares de miles de personas. Este consejo informal en Mallorca el próximo fin de semana intentará tratar este tema con toda la profundidad necesaria y espero que de allí surjan iniciativas que nos permitan hacer frente a situaciones de colapso como las que vivimos el verano pasado, sabiendo que al final siempre tendremos que contar con autoridades que van más allá de la propia Unión Europea. También espero que no coincida la presencia de los Ministros de Transporte europeos en Mallorca con una situación compleja como lo fue la del verano pasado. Deseo que este año no la tengamos, y creo que no la tendremos porque Francia ha dado toda clase de garantías de que eso no se volverá a repetir, aunque cualquier situación de avalancha de tráfico produce congestión inevitablemente y ningún aeropuerto es capaz de recibir en la misma hora a centenares de miles de personas. Espero que los problemas usuales de esta época no se conviertan en congestiones

causadas por circunstancias excepcionales, como lo fueron el verano pasado.

Yo había venido a esta comparecencia sin ningún ánimo de polémica, señor Mardones, y estoy seguro de que nadie ha apreciado en mi intervención ningún espíritu dinamitero. Yo había dejado la dinamita y los torpedos en casa, porque ciertamente el tema no se presta a ello y estoy seguro de que no es eso lo que el señor Mardones trata de inducir en mi respuesta. Es verdad que los temas son extraordinariamente importantes, apasionantes, de ellos dependen nuestro bienestar y nuestro progreso, y por eso mismo puedo decirle, señor Mardones, y a todos los señores Diputados y Senadores que han intervenido, que las redes transeuropeas es un ejercicio neokeynesiano del señor Delors, que trató de hacer frente a una depresión económica en Europa utilizando instrumentos clásicos de relanzamiento vía inversión pública o privada, catalizada en cualquier caso desde el poder político. Hay que reconocer que Europa ha sido capaz, tristemente capaz, de convertir un «boom» expansivo, un shock expansivo, como fue la unificación alemana, en una depresión. Hace falta hacerlo, convertir un shock de demanda como fue la unificación alemana, que hubiera debido lanzar la economía, en una fase aguda de depresión, la más intensa, aunque afortunadamente corta, después de la Segunda Guerra Mundial. Algo ha fallado en el proceso de construcción europea para haber conseguido convertir lo que hubiera sido una ocasión de relanzamiento económico en una depresión gravísima.

Esos planteamientos de Delors, neokeynesianos, lo quieran o no y por mucho que los dibujen de otra manera, no han sido seguidos por los responsables de las finanzas europeas; para qué nos vamos a engañar. De bonos de la Unión nunca más se habló y las exigencias y condiciones de la convergencia —me refiero a la convergencia europea, no a otra— han condicionado seriamente un planteamiento que tenía una voluntad política que no ha sido seguida como consecuencia de unos comportamientos que yo no entro a valorar y que, como miembro del Gobierno español, entiendo perfectamente desde la perspectiva de los equilibrios de las finanzas públicas, que han generado una demora importante en la aplicación de los mecanismos previstos, que han ido rebotando de consejo europeo en consejo europeo a la búsqueda de una mejor coyuntura.

Desde la perspectiva española hay dos clases de proyectos: aquellos que vamos a hacer con o sin las redes transeuropeas, y que si nos dan financiación adicional pues muy santo y muy bueno, pero que vamos a hacer en cualquier caso, y aquellos que para hacerlos necesitamos de unos apoyos financieros que son condiciones «sine qua non». Para su tranquilidad, todos los aeropuertos canarios se van a hacer al ritmo técnicamente más rápido posible, estén o no estén en los mecanismos de financiación europea; o sea que sobre su preocupación sobre si Rodeos-Norte o Tenerife se va a ver afectado puedo asegurarle que Aena tiene programada inversión en los aeropuertos canarios por valor de 92.000 millones de pesetas, en perfecta coordinación con las autoridades canarias locales y regionales, y que eso se va a acometer en los plazos técnicamente más cortos posibles, aunque no venga una peseta de los proyectos de grandes redes europeas. Eso creo que debería zanjar la discusión sobre los temores que podamos mantener. Esos proyectos, muy santo y muy bueno si nos dan dinero europeo, pero si no nos lo dan los haremos igual, porque Aena tiene «cahs flow» suficiente para ello y porque están catalogados como primera prioridad en su plan de inversiones, con un importe de 88.000 millones en aeropuertos y 3.500 en navegación aérea.

Somos conscientes de que los estrangulamientos que pueden producir en nuestra industria turística unas infraestructuras de transporte aeroportuario ineficientes son tan grandes que allí no deberíamos aplicar ningún ajuste presupuestario, y afortunadamente, como Aena tiene sus propios recursos (y creo que fue una buena estrategia decir: vamos a aislar la política aeroportuaria de los recortes y que lo paguen los usuarios reinvirtiendo lo que los usuarios pagan en inversiones que les favorecen y benefician porque recortan los tiempos de espera y aumentan la capacidad de transporte), hay dos grandes clases de proyectos: los que vamos a hacer y los que no vamos a hacer en función de que tengamos o no financiación comunitaria.

La autopista hacia Lisboa desde Valladolid por Salamanca la vamos a hacer, aunque no vengan recursos presupuestarios europeos. Sería bueno que llegaran, porque eso equilibra mejor el conjunto de las cuentas de los programas de inversión, pero eso es una prioridad nacional que será apoyada por recursos presupuestarios europeos: si no está apoyada por ellos, tendrá que serlo por los presupuestos del Estado, es decir, reduciendo otras inversiones. En cambio, los trenes de alta velocidad necesitan ingentes recursos, su financiación europea es determinante, no tienen ninguna rentabilidad privada que atraiga a ningún inversor y por eso dependen críticamente de cómo evolucionen las redes transeuropeas. Y ustedes me han asaetado a preguntas diciéndome: ¿pero de dónde va a venir la financiación? ¿Qué va a decir el presupuesto comunitario del año que viene? Pero ¿cómo será el reglamento financiero? Pues no lo sé, no lo sabe nadie. Tendremos que esperar a ver cómo se desarrollan estas negociaciones y de qué manera la Unión genera recursos, canaliza inversión privada subsidiada, porque si no es subsidiada no irá, porque tiene otras alternativas, y de qué manera la convergencia de los Estados miembros hacia los criterios de Maastricht les permite mantener un esfuerzo inversor o no. Esa es la respuesta muy sucinta que tendría que dar al Diputado señor López Garrido. No lo sé, no lo sé yo y no lo sabe nadie. ¿De dónde va a venir la financiación? Pues quien tiene que decirlo no lo ha dicho, y quien tiene que decirlo son las instituciones comunitarias.

Cuando alguien ha preguntado qué pinta el Parlamento Europeo sobre decisiones que solamente van a afectar al presupuesto —ha sido el señor Mardones—, no pinta nada. Si vamos a pagar nosotros, no pinta nada; sólo pinta si queremos que pinte, es decir, si queremos que aporte financiación.

El aeropuerto de Palma de Mallorca tiene financiación comunitaria; si no la hubiera tenido, ¿no hubiéramos hecho el aeropuerto de Palma de Mallorca? Naturalmente

que lo hubiéramos hecho. AENA hubiera tenido que financiar su inversión con cargo a un mayor endeudamiento o hubiera modulado otras inversiones en el tiempo, pero no hubiéramos dejado de hacer este aeropuerto. ¿Nos dan financiación? Fantástico, eso quiere decir que AENA se endeuda menos, tendrá menos cargas financieras y podrá atender otras necesidades de inversión a un ritmo más rápido. Ahí el Parlamento Europeo pintará lo que queramos que pinte, si pinta mucho, estupendo; si pinta nada, paciencia; pero desde luego hay que acudir a las instancias comunitarias si queremos que tomen decisiones comunitarias que nos beneficien. Si no las toman, algunas inversiones las haremos igual; otras, las ralentizaremos al ritmo necesario para adaptarse a un escenario presupuestario, que por cierto tampoco conozco.

¿Alguien conoce el escenario presupuestario del año que viene en materia de inversión? Todavía no, naturalmente, y no lo sabremos hasta que no lo sepamos. **(Risas.)** No, yo tampoco lo sé; no lo sabe nadie. Estamos discutiendo un presupuesto que tendrá que aprobar la Cámara, y donde de momento se han manifestado posiciones divergentes. Ya saben ustedes que el Grupo Socialista no tiene votos suficientes para apoyar el presupuesto que a su Gobierno le gustaría hacer y, por tanto, estamos en función de una negociación que se está desarrollando y que yo no puedo anticipar. Como ministro de las inversiones, me gustaría mantener la inversión con los mayores ritmos posibles, pero soy consciente como espero lo sean SS. SS. de que el objetivo de ajuste del déficit presupuestario va a significar ajustes en la inversión. No vamos a ajustar el déficit presupuestario por arte de magia, y eso implica un escenario hoy día no definido todavía, en el cual los ministros responsables de partidas del presupuesto que son más flexibles que otras tenemos más interrogantes que otros. Pero es que ni siquiera el presupuesto comunitario está definido. Comprendo la inquietud y la razón de ser de sus preguntas, que yo me las hago a mí mismo, y durante la presidencia española intentaremos contribuir a levantar estas incógnitas.

Estaba diciendo, señor López Garrido, en su ausencia que no le puedo decir de dónde va a salir la financiación sobre todo para las ferroviarias. Las de carreteras saldrán de los presupuestos del Estado, y, aunque no haya financiación comunitaria, la aportará el presupuesto, y no son muy importantes, pero los ferroviarios en España dependen de aportaciones públicas que rebajen el nivel de rentabilidad para hacerlos hipotéticamente atractivos para el sector privado; digo hipotéticamente, porque no hace falta ser un genio de las finanzas para calcular la tasa de rentabilidad de un tren de alta velocidad entre Madrid y Barcelona para ver cuán poco atractivo es para un inversor privado en su sano juicio. Por tanto, tendremos que echar cuentas y ver de qué manera es posible rebajar esos umbrales de rentabilidad, con unas aportaciones que hoy no están definidas porque en los consejos Ecofin los Ministros de Economía y Hacienda no han creído oportuno —y no seré yo quien les critique— , desarrollar los escenarios financieros de la Unión de forma acorde con los planteamientos que he calificado, y creo que lo son, de neokeynesianos del Libro blanco, en algunos de sus aspectos. Pero el neokeynesiaísmo no es solamente forzar el déficit público, es orientar inversión, aunque sea privada, con criterios de orientación política a través de mecanismos de muy variado tipo, ninguno de los cuales está suficientemente bien defendido todavía.

Nosotros en nuestra presidencia tenemos que acabar de una vez la discusión y la concertación entre el Parlamento y el Consejo sobre las prioridades y los proyectos que deben constituir estas redes transeuropeas. Acabar de una vez un proceso de concertación que debería ser uno de los objetivos, y espero que resultados, de nuestra presidencia.

He contestado al Senador Segura su inquietud sobre la continuidad del espacio aéreo aunque no se la haya resuelto.

Al Diputado Mardones creo haber hecho referencia a algunos de los aspectos que más le podrían preocupar, con un compromiso muy importante, y una reafirmación de los planes de inversión de AENA en Canarias, que constituyen una inversión histórica, porque entre los que hemos hecho y lo que vamos a hacer estamos hablando de una inversión que supera los 110.000 millones de pesetas de inversión. Le aseguro, señor Mardones, que vamos a dejar la red aeroportuaria de Canarias de primera categoría, en capacidad y en calidad; usted sabe que hay obras en marcha y otras que han sido terminadas, que lo atestiguan.

En «handling», estamos absolutamente de acuerdo con la Comisión, no con otros Estados miembros menos liberalizadores que nosotros. España está liberalizando su «handling» mucho más aprisa que los alemanes el suyo. Aquí hay algunos que pasan por ser muy liberales y otros que pasan por serlo menos, pero a la hora de la verdad quién liberaliza el «handling» y quién no lo hace. ¿Quién ha liberalizado el «handling» en los aeropuertos canarios y lo va a hacer en Barcelona y en Barajas? ¿Quién no lo va a hacer en Frankfurt? Nosotros estamos en primera línea con la Comisión, avanzando despacio pero bien en un proceso de introducir competencia para reducir costes en actividades donde se puede hacer, y, en cambio, rechazándolo allí donde no aportaría una ventaja comparativa adicional.

En puertos, tampoco se preocupe usted. Los puertos españoles generan «cash flow» suficiente para financiar sus inversiones, y, además, hemos conseguido rebajar el 10 por ciento en media sus tarifas este año, y ya les anuncio que vamos a ser capaces de rebajar otro 10 por ciento más las tarifas portuarias el año que viene; o sea, vamos a mantener una inversión de 50.000 millones de pesetas al año, habiendo rebajado el 10 por ciento las tarifas este año y les anuncio ya otro 10 por ciento, como mínimo, el año que viene. Agradezcámoselo a la eficacia y a la dedicación profesional de un conjunto de personas que han modernizado extraordinariamente nuestra red portuaria y aeroportuaria.

Ya le he contestado qué pinta el Parlamento Europeo. Yo creo que los «cas flow» de los aeropuertos no se pueden segregar territorialmente. Los aeropuertos son centros de coste, pero no son automáticamente centros de beneficio porque el tráfico que reciben nace en alguna parte; si no

naciera no lo recibiría y el beneficio de un aeropuerto se materializa en él pero está generado por otro. Entonces, no se puede ver por partes, porque si cerráramos algunos aeropuertos deficitarios (ya sé que usted no lo propone) alteraríamos la generación de «cash flow» de los aeropuertos que tiene superávit.

Se lo vuelvo a repetir. Con este programa de inversión los canarios no tienen que temer nada, tampoco los mallorquines, ni los habitantes del archipiélago balear en su conjunto, de que las redes transeuropeas no avancen al ritmo suficiente en materia de financiación de puertos y aeropuertos.

Donde hay un interrogante, que no soy capaz de levantar, es en materia de trenes de alta velocidad. El señor Camisón ha hecho una serie de preguntas sobre si me reafirmo en el contenido de las respuestas que mi Gobierno, el Gobierno del que formo parte, le ha transmitido, obviamente sí, señor Camisón, todo lo que hayan dicho por escrito es como se lo han dicho; puede estar tranquilo que lo que contestamos responde a la realidad. Le agradezco que por una vez me atribuya buenas intenciones, ya sabe usted que nunca queremos discrepancias con el Ministerio de Economía y Hacienda, y cuando las tenemos las resolvemos en un diálogo constructivo entre colegas de un Gabinete que a veces tienen distintas aproximaciones de una realidad compleja, pero siempre acaban siendo saldadas, en su caso, por el arbitraje del Consejo de Ministros y su Presidente.

No hay ningún riesgo de que aportemos sin recibir, eso se lo garantizo absolutamente, aunque haya proyectos que se retrasen. Si todo va bien, vamos a contratar el primer tramo de la alta velocidad Madrid-Frontera, este año. Uno de los tramos entre Lleida y Zaragoza va a ser contratado este año. Este tramo, aunque sólo sea simbólicamente creo que tendríamos que hacerlo. Es un tramo que requiere una inversión de 7.000 millones de pesetas y sería muy bueno que en el próximo ejercicio presupuestario se iniciaran las obras —cuando se inician las cosas se continuan— entre lleida y Zaragoza en el primer tramo de lo que debe de ser una obra estructurante de nuestra geografía. Ricla-Calatayud. Estamos en condiciones de licitar la obra este año; pero esta obra cuesta 45.000 millones de pesetas y no podría contratarla antes de conocer el escenario presupuestario del próximo año.

Finalmente estamos en contactos con el nuevo Ministro francés de Transportes para intentar desbloquear la financiación y el acuerdo sobre el túnel transfronterizo, que debería permitir impulsar la comunicación entre Barcelona y la frontera francesa. Este Gobierno entiende que es una parte integrante de una conexión, Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona-Frontera, que no se puede ver como una pieza distinta del resto, sino como parte conjunta de un proyecto donde hay zonas más rentables y otras menos rentables, pero hay que considerar como parte de la gran dorsal peninsular que debería aproximarnos a todos a Europa. De esto les podré dar más detalles cuando presentemos el presupuesto de este año.

Para resumir decirle que vamos a contratar el primer tramo Lleida-Zaragoza este año para que las obras empiecen al año que viene. Es un tramo pequeño de 7.000 millones de pesetas de inversión que se construirá, en principio, en ancho Renfe, para mejorar progresivamente la eficacia del corredor de transporte ferroviario, sin perjuicio, lógicamente, de que cuando esté terminado se pase a ancho internacional. Queremos impulsar el Barcelona-Frontera con todas nuestras fuerzas y toda nuestra ilusión, pero dependemos de un acuerdo con el Gobierno francés, que no podía ser aceptado en sus términos, porque era muy lesivo para nuestros intereses, así lo consideró también el anterior Consejero de Obras Públicas del Gobierno de Cataluña, y estamos en conversaciones con el nuevo ministro, aunque todavía no hemos sido capaces de avanzar mucho más que en el pasado.

Esto es todo, señoras y señores senadores y diputados, lo que tengo el honor de informarles sobre un tema que, como dice el señor Camisón, es interminable, pero que desgraciadamente tenemos que ponerle un coto temporal.

El señor **VICEPRESIDENTE:** Muchas gracias señor Ministro. En nombre de todos los comisionados quiero decirle que estoy seguro de que la presidencia española y usted harán el esfuerzo necesario, aunque no tengan muchas vacaciones.

Al respecto de los comisionados quiero desearle felices vacaciones.

Se levanta la sesión.

Eran las siete y quince minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID
Cuesta de San Vicente, 28 y 36
Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid
Depósito legal: M. 12.580 - 1961