



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## PLENO Y DIPUTACION PERMANENTE

Año 1997

VI Legislatura

Núm. 111

---

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. FEDERICO TRILLO-FIGUEROA MARTÍNEZ-CONDE**

**Sesión Plenaria núm. 107**

**celebrada el miércoles, 29 de octubre de 1997**

Página

**ORDEN DEL DÍA:**

**Preguntas** ..... **5618**

**Interpelaciones urgentes:**

— **Del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre adopción de medidas para reducir la jornada laboral a 35 horas y las horas extraordinarias (Núm. expte. 172/000056)**..... **5641**

— **Del Grupo Socialista del Congreso, sobre medidas del Gobierno para asegurar los objetivos de inversión previstos por el Ministerio de Fomento. (Núm. expte. 172/000057)** ..... **5650**

---

## SUMARIO

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

Página  
**Preguntas ..... 5618**

Página  
**De la Diputada doña Clementina Díez de Baldeón García, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Va a retirar el Gobierno el Proyecto de Decreto sobre la reforma de la enseñanza de las humanidades en la educación secundaria obligatoria, atendiendo a las reacciones que ha suscitado? (Número de expediente 180/000857) ..... 5618**

Página  
**De la Diputada doña Begoña Lasagabaster Olazábal, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son las razones por las que el Gobierno ha decidido no firmar la Declaración Aneja del Tratado de Amsterdam referente al principio de subsidiariedad que asiste a los subestatales con capacidad legislativa? (Número de expediente 180/000831) ..... 5619**

Página  
**De la Diputada doña María Visitación Pérez Vega, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuál es la posición del Gobierno respecto al conflicto de la presencia de hormonas en el cebo de animales? (Número de expediente 180/000850) ..... 5620**

Página  
**Del Diputado don Luis Marquínez Marquínez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Tiene previsto el Gobierno tomar alguna medida para la creación de una denominación específica de calidad en los distintos productos pesqueros españoles? (Número de expediente 180/000851) ..... 5621**

Página  
**Del Diputado don José Luis Ros Maorad, del Grupo Socialista del Congreso, que**

**formula al Gobierno: ¿Qué opinión le merece al Gobierno la posición de la Comisaria Europea de Medio Ambiente sobre la reciente normativa española que posibilita la caza de aves migratorias en contrapasa? (Número de expediente 180/000836) ..... 5622**  
 Página

**De la Diputada doña Cristina Narbona Ruiz, del Grupo Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuál es la valoración de la Ministra de Medio Ambiente sobre la designación de la sede del Conenio de Naciones Unidas sobre lucha contra la desertificación? (Número de expediente 180/000840) .. 5623**  
 Página

**Del Diputado don Francisco Arnau Navarro, del Grupo Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué actuaciones ha llevado a cabo el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ante la situación producida por las condiciones de trabajo ofrecidas a los 200 trabajadores valencianos desplazados a Holanda? (Número de expediente 180/000838) ..... 5625**  
 Página

**Del Diputado don Damián Caneda Morales, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son las líneas de actuación incluidas en el Plan de medidas urgentes para la promoción del empleo de las personas con discapacidad? (Número de expediente 180/000855) ..... 5626**  
 Página

**Del Diputado don Alejandro Ballesteros de Diego, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cómo valora el Gobierno la evolución de la contratación indefinida desde que entró en vigor la reciente reforma laboral? (Número de expediente 180/000856) ..... 5627**  
 Página

**Del Diputado don Jenaro García-Arreciado Batanero, del Grupo Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas va a tomar el Gobierno para cumplir con las recomendaciones de la Comisión Europea de reducir**

<p><b>en un 65% las tarifas de interconexión telefónicas? (Número de expediente 180/000834).....</b> 5628</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p style="text-align: right;">Página</p> <p><b>Del Diputado don José Antonio Amate Rodríguez, del Grupo Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Confirma el Gobierno que el Organismo Autónomo de Correos va a obsequiar con cruceros por el Mediterráneo a sus mejores clientes? (Número de expediente 180/000835).....</b> 5629</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>Del Diputado don Ramón Ortiz Molina, del Grupo Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas piensa adoptar el Gobierno ante la anunciada huelga de transportistas franceses, el próximo 3 de noviembre, en defensa de los transportistas españoles? (Número de expediente 180/000837) .....</b> 5630</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>Del Diputado don Gerardo Torres Sahuquillo, del Grupo Socialista del Congreso, que formula al Gobierno: ¿En qué situación se encuentra el Convenio entre RENFE y la Diputación General de Aragón que tiene por objeto mantener en servicio las líneas regionales de la Comunidad Autónoma de Aragón? (Número de expediente 180/000839) ..</b> 5631</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>Del Diputado don Cristóbal Juan Pons Franco, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué medidas ha adoptado recientemente el Ministerio de Fomento en relación al transporte marítimo de mercancías peligrosas? (Número de expediente 180/000848).....</b> 5632</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>Del Diputado don Juan José Ortiz Pérez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿En qué estado se encuentra el Plan Nacional de Servicios Especiales de Salvamento de la Vida Humana en el mar y de la Lucha contra la Contaminación en el Medio Ambiente? (Número de expediente 180/000849) .....</b> 5633</p>	<p><b>Del Diputado don Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cómo afectarán al sector del transporte las medidas aprobadas en Consejo de Ministros de fecha 11 de julio de 1997 en relación a la modificación del Reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres? (Número de expediente 180/000852) .....</b> 5634</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>Del Diputado don Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Cuáles son las previsiones del Gobierno con respecto a las obras del puente de Piedrafita, que une Galicia con Castilla-León, por carretera? (Número de expediente 180/000853) .....</b> 5635</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>Del Diputado don Luis Ángel Fernández Rodríguez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué previsiones tiene el Ministerio de Fomento para el tramo de la CN-340 entre las localidades de Guadiaro y Estepona? (Número de expediente 180/000854).....</b> 5635</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>De la Diputada doña Ana María Torme Pardo, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Gobierno: ¿Qué previsiones tiene el Ministerio de Interior en orden al desarrollo en Comisarias del llamado «Servicio de Atención a la Mujer» (SAM)? (Número de expediente 180/000847).....</b> 5636</p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>Del Diputado don José Borrell i Fontelles, del Grupo Socialista del Congreso, que formula al Excmo. Sr. Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia: ¿Qué cambios se produjeron en el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 1998 entre el miércoles 24 de septiembre y el viernes 26 de septiembre? (Número de expediente 180/000832) .....</b> 5637</p>
--	---	---	---	---	--	---	---	---	---	--

Página

**Del Diputado don Mariano Santiso del Valle, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que formula al Excmo. Sr. Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia: ¿Piensa el Gobierno modificar su estrategia y objetivos privatizadores ante el mal resultado económico obtenido en la última privatización realizada y referente a la empresa ENDESA? (Número de expediente 180/000845).....** **5639**

Página

**Del Diputado don José Navas Amores, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que formula al Excmo. Sr. Vicepresidente Primero del Gobierno y Ministro de la Presidencia: ¿Cuándo piensa el Gobierno dar cumplimiento al acuerdo de la Cámara, de 25 de febrero de 1997 y remitir a esta Cámara un Proyecto de Ley en materia de minas antipersonales, al objeto de que esté aprobado antes de que se celebre la Conferencia de Ottawa? (Número de expediente 180/000846).....** **5640**

Página

**Interpelaciones urgentes.....** **5641**

Página

**Del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre adopción de medidas para reducir la jornada laboral a 35 horas y las horas extraordinarias.....** **5641**

*Presenta la interpelación, en nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor **Vaquero del Pozo**. Manifiesta que presentan esta interpelación urgente sobre la reducción de la jornada laboral a 35 horas y la limitación de horas extraordinarias en las empresas porque es una medida necesaria y oportuna. Es necesaria porque en el artículo 40.1 de la Constitución se propone como un objetivo del Estado social y democrático de Derecho el pleno empleo, ordenando a los poderes públicos que realicen una política orientada a lograrlo; porque los múltiples factores que originan el paro no van a desaparecer, sino que va a seguir propiciando nuevos desequilibrios entre el crecimiento económico y la capacidad de generar puestos de trabajo, debido a los criterios*

*neoliberales que guían el modelo productivo; porque tanto las políticas europeas como las practicadas por los gobiernos de distinto signo político del Estado español han ensayado sin éxito distintas fórmulas para crear empleo, que se resumen en la flexibilización y desregulación de los mercados laborales; y porque, incluso en épocas de crecimiento económico como la actual, el incremento de los beneficios empresariales no se traduce en un crecimiento proporcional del empleo. Piensa que nadie duda de que sea necesaria la reducción de la jornada de trabajo o que, al menos, es una fórmula que hay que estudiar, porque incluso los detractores de la medida no se atreven a expresar un no rotundo.*

*Por otra parte, considera que este debate es oportuno porque las decisiones políticas de varios gobiernos de países con los que España mantiene relaciones económicas, comerciales y políticas en el seno de la Unión Europea facilitan la adopción de una medida que en solitario podría tener consecuencias secundarias no deseables; porque en la cumbre de Amsterdam para la revisión del Tratado de la Unión Europea los gobiernos europeos han decidido celebrar una cumbre en Luxemburgo para hablar del problema del empleo, en la que se tratarán, sin duda, estas fórmulas contra el desempleo junto con otras ya clásicas en las políticas económicas y sociales de los países europeos; y porque se preparan en Europa y en España movilizaciones de conciencia colectiva para reivindicar esas reducciones de tiempo de trabajo para la creación de nuevos puestos.*

*Sobre la polémica planteada de si se debe hacer en el marco de una ley o en el ámbito de la negociación colectiva, el interpelante considera que tanto la ley como la negociación colectiva tienen su función y son complementarias. Estima que lo importante realmente es que la Cámara manifieste su voluntad política y su compromiso de reducir la jornada de trabajo a 35 horas, así como las horas extraordinarias, dejando que la ley remueva las resistencias y prejuicios y la negociación colectiva cree las condiciones de su aplicación.*

*En nombre del Gobierno contesta el señor **Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales (Arenas Bocanegra)**. Manifiesta en primer lugar que aunque no comparte algunos de los argumentos del señor Vaquero, reconoce la seriedad de los planteamientos y su oportunidad. En segundo lugar se muestra abierto a cualquier debate sobre el reparto del empleo, pero le parece más positivo debatir sobre la creación de empleo, puesto que hay muchas posibilidades de acercar cada vez más los niveles de crecimiento económico a los de creación de empleo, y*

*añade que tampoco se pueden obviar en el debate los sistemas de protección social.*

*A continuación expone la posición del Gobierno ante la medida tomada en Francia e Italia de reducción de la jornada de trabajo a 35 horas, que es apoyar el acuerdo que firmaron sindicatos y empresarios, en el que se hace una referencia expresa a que dentro del diálogo social se aborde todo lo relacionado con la gestión del tiempo de trabajo, la duración y redistribución de la jornada, pensando siempre en la evolución del empleo y en el funcionamiento de las empresas. Asimismo, el Gobierno opina que al hablar de tiempo de trabajo, si se quiere hacer con rigor, se deberían tener en cuenta los cómputos anuales de horas trabajadas. También son partidarios de que el reparto y la reorganización del tiempo de trabajo se pueda hacer sector a sector y empresa a empresa. Explica que en el marco de las relaciones laborales hay tres posibilidades: o la permanente intervención de los poderes públicos o la estrategia de permanente confrontación o el camino del diálogo social y la negociación colectiva, mostrándose abiertamente partidario de la tercera posibilidad.*

*Replica el señor **Vaquero del Pozo**, duplicando el señor **Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales (Arenas Bocanegra)**.*

*En turno de fijación de posiciones interviene el señor **Encina Ortega**, del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso.*

Página

**Del Grupo Socialista del Congreso, sobre medidas del Gobierno para asegurar los objetivos de inversión previstos por el Ministerio de Fomento ..... 5650**

*Presenta la interpelación, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, el señor **García-Arreciado Batanero**. En primer lugar muestra su convencimiento de que el ministro de Fomento estará de acuerdo en que la necesidad de invertir en infraestructuras es una prioridad básica de cualquier gobierno que pretenda mantener la competitividad el territorio, puesto que la eficacia del sistema económico en su conjunto tiene una fuerte dependencia de la calidad de los sistemas de transporte, máxime en un país que todavía no ha alcanzado el pleno equilibrio territorial, donde hay déficits de «stocks» de infraestructuras en determinadas zonas y donde, sobre todo, existe una situación geográfica periférica de los grandes mercados centroeuropeos con los que se mantiene la mayor parte del comercio exterior.*

*Por otra parte, considera que desde 1996 y con motivo del cumplimiento de los criterios de convergencia, el Ministerio de Fomento ha bajado su esfuerzo inversor y ha utilizado la inversión en infraestructuras como un instrumento de ajuste del déficit público, pasando a explicar más detalladamente en qué ha consistido lo que el denomina el «descalabro inversor». Opina que tanto en los presupuestos de 1997 y 1998 como en la Ley de medidas fiscales de 1997 se intenta ocultar este preocupante descenso en la función inversora, y añade que, realmente, más allá de la congelación del sueldo de los funcionarios y el recorte y la paralización que se produce sobre los escasos créditos de infraestructura, poco más han sido los mecanismos que el Gobierno ha utilizado para cumplir los criterios de déficit que exige la convergencia en Europa. Su grupo estima que esto es malo para el país y va a retrasar el desarrollo de algunas comunidades, cuando por el contrario, con una política fiscal menos sesgada hacia los intereses de las rentas del capital, hubiera sido posible obtener los recursos suficientes para no tener que congelar, cuando no disminuir, las inversiones en infraestructuras. Termina su intervención preguntando al señor ministro, como responsable preocupado por la escasez de recursos de que dispone, sobre las medidas que piensa tomar su ministerio para garantizar al menos la plena ejecución de los presupuestos de inversión para el próximo año.*

*Contesta en nombre del Gobierno el señor **Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo)**, quien agradece, en primer lugar, el tono utilizado por el interpelante, que permite hacer un debate sobre la política de inversiones del Gobierno y sobre la ejecución del presupuesto a lo largo del año 1997.*

*Como premisa mayor, sin la cual es difícil entender lo que implica la ejecución del presupuesto del Ministerio de Fomento a lo largo del año 1997, expone que la política de inversiones del Gobierno es parte de la política presupuestaria y, a su vez, la política presupuestaria es parte de la política económica del Gobierno. Por tanto, si la política económica del Gobierno es correcta y la economía va razonablemente bien, carece de sentido decir que la política presupuestaria de inversión directa es mala, insuficiente o ineficaz.*

*A continuación pasa a analizar en detalle la política presupuestaria del Gobierno, que divide en tres grandes capítulos de gasto: el de los gastos corriente, el de los gastos sociales y el de los gastos de inversión. Explica que en los presupuestos de 1997, actualmente vigentes, el Gobierno optó por recortar los gastos corrientes y los gastos de inversión, y en el año 1998, los presupuestos que están actualmen-*

*te en la Cámara, optó por contener el gasto corriente, mejorar el gasto social e iniciar la recuperación del gasto de inversión. A continuación analiza la ejecución del presupuesto del Ministerio de Fomento, que es un ministerio inversor; desde una doble perspectiva: en términos de eficacia de gestión y de responsabilidad y en términos de amplitud de la inversión y, por tanto, de la licitación que los presupuestos contemplan para el ejercicio en curso. Termina su intervención asegurando que hay una caída de la inversión pública con carácter general gradual en toda la Unión Europea desde el año 1992, porque todos los Estados miembros han debido hacer un ajuste para aproximarse al cumplimiento de los requisitos de convergencia, y que los grandes programas de infraestructuras del transporte del presupuesto de 1998 crecen un 9 por ciento, por lo que espera que sea un año razonablemente mejor que el de 1997.*

*Replica el señor **García-Arreciado Batanero**, duplicando el señor **Ministro de Fomento**.*

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

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenas tardes, señorías. Vamos a reanudar la sesión.

**PREGUNTAS:**

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CLEMENTINA DíEZ DE BALDEÓN GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿VA A RETIRAR EL GOBIERNO EL PROYECTO DE DECRETO SOBRE LA REFORMA DE LA ENSEÑANZA DE LAS HUMANIDADES EN LA EDUCACIÓN SECUNDARIA OBLIGATORIA (ESO), ATENDIENDO A LAS REACCIONES QUE HA PRODUCIDO? (Número de expediente 180/000857)**

El señor **PRESIDENTE**: Punto IV del orden del día, preguntas orales al Gobierno en Pleno.

La pregunta número 16, del diputado don Jordi Pédret y Grenznér, ha sido sustituida, dentro del régimen de preguntas, y presentada con posterioridad al cierre del registro del jueves, por la de doña Clementi-

na Díez de Baldeón García, del Grupo Parlamentario Socialista.

Señora Díez de Baldeón.

La señora **DIEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, ¿va a retirar el Gobierno el proyecto de decreto sobre la reforma de la enseñanza de las humanidades en la educación secundaria obligatoria, atendiendo a las reacciones que ha suscitado?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Díez de Baldeón.

Señora ministra de Educación y Cultura.

La señora **MINISTRA DE EDUCACIÓN Y CULTURA** (Aguirre y Gil de Biedma): Gracias, señor presidente.

No, señoría.

Una vez que concluyan las consultas que ya hemos comenzado con las comunidades autónomas y las que tendrán lugar en el seno del Consejo Escolar del Estado, y habiendo enriquecido el proyecto con cuantas sugerencias y aportaciones se nos hagan y se consideren dignas de ser incluidas, el Gobierno aprobará un nuevo real decreto de enseñanzas mínimas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora ministra. Señora Díez de Baldeón.

La señora **DIEZ DE BALDEÓN GARCÍA**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, parece usted cada vez más Juanita Calamidad. (**Rumores.**) Allí donde interviene, organiza un desaguisado. No le niego las buenas intenciones, pero fíjese lo que ha conseguido con este plan de reforma de las humanidades, sublevar a una buena parte de la comunidad educativa y poner en pie de guerra a catalanes, andaluces, canarios y vascos, entre otros. Y todo ello, podríamos preguntarnos, ¿para qué?

Usted ha dicho públicamente que se trata de reforzar la enseñanza de las humanidades, idea que compartimos, pero lo que usted plantea a través de este plan no es eso en absoluto. Lo que usted defiende es inaceptable en las formas y en el fondo.

En primer lugar, las formas. El procedimiento que usted ha seguido no ha podido ser peor. Ha presentado el plan antes de consultar a la comunidad educativa y a las comunidades autónomas, rompiendo con ello un consenso conseguido en 1990, después de un largo debate, lo que explica el malestar reinante.

En segundo lugar, los contenidos. Este plan de reforma de las humanidades es puro humo, y usted lo sabe. Es humo porque nuestros niños, nuestros jóvenes no sabrán más historia, ni más geografía, ni más literatura, ni más lenguas clásicas, ni tampoco más historia de España. Usted pretende, ingenuamente, que, sin ampliar las horas de clase, sin modificar los libros de tex-

to y sin alterar las materias, los alumnos sepan más. Y eso, señora ministra, es hacer la tortilla sin cascar los huevos. **(Rumores.)** ¿Cómo se consigue entonces el prodigio? Según usted, señora ministra, basta con dar un par de titulares. Por ejemplo, decir que la cronología es la columna vertebral de la historia o defender la historia unitaria de España, donde subyace una idea bastante retrógrada de la historia, por cierto.

Su segunda solución, no menos ingenua, consiste en ampliar únicamente los epígrafes del temario. Pero eso no sirve absolutamente para nada. Sólo consigue dos cosas, señora ministra. Una, demuestra la desconfianza que usted tiene por los maestros y también la desconfianza y el agravio que hace a los centros, a su capacidad de autonomía, reconocida en la Logse. Y, dos, está recortando la capacidad de las propias comunidades autónomas.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Díez de Baldeón. Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE EDUCACIÓN Y CULTURA** (Aguirre y Gil de Biedma): Gracias, señor presidente.

Yo creo que hay un problema evidente, que ni siquiera S. S. desconoce, que es el descenso generalizado del nivel de conocimientos de los alumnos en las materias de humanidades. Su señoría ha dicho que está de acuerdo con reforzar el conocimiento de las humanidades. Ese descenso, en gran parte, es como consecuencia de la deficiente regulación del decreto de enseñanzas mínimas, que al Gobierno le corresponde hacer, de acuerdo con el artículo 4.2 de la Logse.

Por tanto, señoría, ese problema, que, al contrario de lo que usted dice, ha sido paliado gracias a la profesionalidad y a la dedicación de la inmensa mayoría de los profesores españoles, no puede obviar la realidad de que las enseñanzas mínimas comunes que ustedes aprobaron en un real decreto de 1991 eran insuficientes, vagas, cortas y carentes de rigor. Y a eso es precisamente a lo que este Gobierno va a poner remedio. **(Aplausos.)**

Señor presidente, la verdad es que había un clamor entre la comunidad educativa, entre los intelectuales, entre los académicos de este país, de que las enseñanzas mínimas en España no estaban bien reguladas. Por eso mismo, los expertos han hecho un dictamen abierto y pluralista, que el Ministerio ha asumido, y ése es el que nosotros hemos propuesto ante la opinión pública.

Se queja su señoría de las formas. Absoluta transparencia. Lo hemos remitido a las comunidades autónomas, al Consejo Escolar del Estado y lo hemos presentado a la opinión pública.

Lo que hay señoría es una doble lectura por parte del Partido Socialista. Fíjese usted, señoría, lo que aparece en los quioscos esta semana: Lamento esta si-

tuación en la que los niños de las escuelas van a terminar sabiendo mucho de Andalucía, Galicia o Cataluña y nada de España; están desapareciendo de los textos escolares los conceptos de lo que es nuestro país. ¿Sabe usted quién dice esto? Pues don Felipe González. Y lo que no dice es que eso es por culpa de lo que han hecho sus gobiernos.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra de Educación y Cultura. **(Rumores.)** Sosiéguese, señorías.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA BEGOÑA LASAGABASTER OLAZÁBAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUÁLES SON LAS RAZONES POR LAS QUE EL GOBIERNO HA DECIDIDO NO FIRMAR LA DECLARACIÓN ANEJA DEL TRATADO DE AMSTERDAM REFERENTE AL PRINCIPIO DE SUBSIDIARIEDAD QUE ASISTE A LOS SUBESTATALES CON CAPACIDAD LEGISLATIVA? (Número de expediente 180/000831)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 7, que formula al Gobierno la diputada doña Begoña Lasagabaster Olazábal, del Grupo Parlamentario Mixto.

Señora Lasagabaster.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Muchas gracias, señor presidente.

Como bien saben SS. SS. y como lógicamente sabe el Gobierno, el pasado 2 de octubre fue firmado el Tratado de Amsterdam, Tratado en el que, como parte de los anexos, figuraba una declaración muy importante para nosotros, firmada por Alemania, Austria y Bélgica, sobre el principio de subsidiariedad, en cuanto que éste afecta no sólo a los Estados miembros, sino a otras entidades con competencias legislativas propias reconocidas constitucionalmente. Teniendo en cuenta la importancia de este principio y especialmente el reconocimiento constitucional del Estado español como Estado descentralizado y con comunidades con competencias legislativas propias, nos gustaría saber del Gobierno y, en su representación, del ministro de Asuntos Exteriores, cuáles son las razones por las cuales el Gobierno del Estado español no ha procedido a firmar esta declaración.

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

Señor ministro de Asuntos Exteriores.

El señor **MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES** (Matutes Juan): Señor Presidente, la posición del Go-

bierno español sobre esta materia, posición, por cierto, compartida con otros once Estados miembros, coincide plenamente con la aprobada por la Comisión Mixta Congreso-Senado para la Unión Europea, de diciembre de 1995, y su informe de mayo de 1997.

En este sentido, el Gobierno había recibido un mandato del Parlamento español que ciertamente le obligaba. El citado informe añade textualmente que no deben aceptarse planteamientos que abran la vía a una renacionalización de las políticas comunitarias y que pretendan modificar el artículo 3.º b) del Tratado de la Unión.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro.  
Señora Lasagabaster.

La señora **LASAGABASTER OLAZÁBAL**: Muchas gracias, señor presidente.

Por supuesto, no estamos de acuerdo ni con el fondo de los argumentos ni con la forma. Como bien sabe el señor ministro, y la diputada que les habla forma parte de esa comisión, efectivamente en ese informe —informe al que esta diputada presentó enmiendas, para que no fuera así— se establecía esa cuestión, pero no es menos cierto que de lo que estamos hablando no es del contenido del Tratado, sino de una declaración posterior, que no tiene valor jurídico. Declaración que debía haber sido comunicada inmediatamente a las comunidades autónomas, a la Comisión de Asuntos Europeos, en la que participan las comunidades autónomas, y haber sido objeto de una negociación.

Sabe el señor ministro que el hecho de no tener esa declaración valor jurídico pero sí valor político suponía, lógica y naturalmente, el reconocimiento de cierto Estado federal o de cierta federalización de Europa, federalización que lógicamente corresponde a lo que en este momento existe en el Estado español. No estamos de acuerdo ni en la forma ni en los contenidos, porque dicha declaración no supone más que una complementariedad del protocolo de subsidiariedad que existe en el Tratado de Amsterdam —le recuerdo el segundo párrafo—, pero también supone el reconocimiento de un Estado de las autonomías español y en este sentido creemos que tenía que haber sido firmada esta declaración. No se produce renacionalización alguna con esta declaración, que perfectamente podía haber sido firmada, y en cualquier caso lo que observamos es una negativa o falta de voluntad política para reconocer los ámbitos de competencia que las comunidades autónomas tienen en la esfera comunitaria. Creo que es el momento oportuno para articular una participación directa, vía 146, y, por supuesto, para haber podido firmar esta declaración, que nada tiene que ver ni es incompatible con lo que se dijo en aquel mandato.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Lasagabaster.  
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE ASUNTOS EXTERIORES** (Matutes Juan): Señor presidente, yo creo que la razón que he dado en forma de un mandato imperativo de estas Cámaras, de la Comisión Mixta Congreso-Senado, debe ser razón más que suficiente, independientemente de que se compartan o no las razones de fondo.

En todo caso, lo que yo quiero garantizar a S. S. es que no subyace prejuicio alguno por parte del Gobierno en relación con un mayor protagonismo de las comunidades autónomas. Lo que hay en el fondo de esa declaración, que, aunque no tenga valor jurídico, el Gobierno español no podía firmar, porque hubiera supuesto un cambio de actitud respecto de la que había defendido durante la discusión del Tratado, es simplemente un deseo de esos países que son contribuyentes netos, importantes, de la Comunidad de renacionalizar una buena parte de esas políticas, la política agrícola común en primer lugar, a los efectos de justamente sólo pagar a sus agricultores, con lo cual países como España, que son perceptores netos de ayudas, tendrían que hacer frente a un incremento de gastos que hoy por hoy satisface la Unión Europea.

Por tanto, lo que ha habido por parte de España es una actitud inteligente y de defensa del interés general y sobre todo una cuestión financiera y no de mayor o menor simpatía hacia la asunción de competencias por parte de las comunidades autónomas.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor ministro de Asuntos Exteriores.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARÍA VISITACIÓN PÉREZ VEGA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUÁL ES LA POSICIÓN DEL GOBIERNO RESPECTO AL CONFLICTO DE LA PRESENCIA DE HORMONAS EN EL CEBO DE ANIMALES? (Número de expediente 180/000850)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 23, que formula al Gobierno la diputada doña María Visitación Pérez Vega. Señora Pérez Vega.

La señora **PÉREZ VEGA**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, como consecuencia del desconocimiento existente de los efectos que para la salud tiene el consumo de carne cebada con hormonas, la Unión Europea prohibió el uso de las hormonas, tanto de las naturales como de las llamadas sustancias betagonistas, en el engorde del ganado. Esta prohibición originó un conflicto con los países que sí autorizaban el uso de las hormonas naturales. Dichos países, tales como Estados Unidos, Canadá o Nueva Zelanda, lo denunciaron ante la Organización Mundial del Comercio en el

verano del año 1996. Recientemente, esta organización ha emitido un dictamen favorable a estos países.

Por todo ello, la pregunta que formulo es la siguiente: ¿Cuál es la posición del Gobierno respecto al conflicto de la presencia de hormonas en el cebo de los animales?

Muchas gracias. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Pérez Vega.

Señora ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación.

¡Silencio, señorías! ¡Silencio, por favor!

Adelante, señora ministra.

La señora **MINISTRA DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN** (De Palacio del Valle-Lersundi): Gracias, señor presidente.

Efectivamente, como muy bien ha señalado la señora diputada, desde hace tiempo, desde 1981 para ser exacta, la Unión Europea prohíbe la utilización de todo tipo de hormonas en el engorde del ganado. El problema ha surgido a raíz de las denuncias presentadas por Canadá, Estados Unidos y Nueva Zelanda, que sí utilizan este tipo de hormonas, ante la Organización Mundial de Comercio, donde se ha producido lamentablemente un informe, contrario a los criterios de la Unión Europea, que da la razón a estos países. **(Rumores.)**

En opinión del Gobierno español, la resolución de la Organización Mundial de Comercio es gravísima, por dos cuestiones fundamentales. En primer lugar, porque supone que una cuestión básica, como es el que cada país pueda establecer los niveles de garantía de sanidad y de calidad en la alimentación de sus ciudadanos, está en discusión y no se deja al arbitrio de cada país, sino que dependería de los arbitrajes de la Organización Mundial de Comercio. **(Rumores.)**

En segundo lugar, porque se ha invertido el sentido de la prueba en este caso. Es decir, lo que se plantea no es que aquellos que utilizan hormonas tengan que demostrar que son absolutamente inocuas, sino que, al contrario, son los países que se oponen a ello los que tienen que demostrar sus efectos perniciosos, produciendo, por tanto, de alguna manera, una especie de experimentación a gran escala, que luego...

El señor **PRESIDENTE**: Un momento, señora ministra, un momento.

¡Señorías! Señor Del Burgo, señora Cunillera, señor González de Txabarri, les llamo al orden.

¡Señor Del Burgo!

Ruego a SS. SS. que durante las intervenciones en el Pleno guarden silencio, pero de manera especial se lo encarezco en el turno de preguntas orales, donde saben que el Reglamento impone unas condiciones de

brevidad que exigen un especial esfuerzo de los oradores y de quien ha de replicarles.

En consecuencia, vuelvo a llamarles al orden y les ruego guarden silencio.

Continúe, señora ministra.

La señora **MINISTRA DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN** (De Palacio del Valle-Lersundi): Gracias, señor presidente.

Insisto, con la inversión de la carga de la prueba lo que hay que demostrar es que son perniciosas, no que son inocuas, que sería lo razonable; demostrar que son inocuas, para permitir su comercialización.

Para resumir, todos entendemos en la Unión Europea —además fue unánime la posición de todos los países— que las condiciones comerciales, las cuotas, los contingentes, los precios de los productos objeto de intercambio entre países pueden ser debatidos, negociados y sometidos a las reglas de la Organización Mundial de Comercio, pero que cuando se trata de defender y de preservar la salud de los ciudadanos las exigencias y condiciones no son ni pueden ser en ningún caso negociables y que siempre hay que aplicar el criterio de máximo rigor en este terreno.

Por último, quiero recordar que diversas publicaciones científicas denuncian los posibles efectos cancerígenos de este tipo de sustancias y, desde luego, la Unión Europea, y España, por supuesto, dentro de la Unión Europea, nos vamos a oponer, no sólo a que se produzca con hormonas, sino, además, a que se comercialicen animales venidos de terceros países.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra.

— **DEL DIPUTADO DON LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿TIENE PREVISTO EL GOBIERNO TOMAR ALGUNA MEDIDA PARA LA CREACIÓN DE UNA DENOMINACIÓN ESPECÍFICA DE CALIDAD EN LOS DISTINTOS PRODUCTOS PESQUEROS ESPAÑOLES? (Número de expediente 180/000851)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 24, que formula al Gobierno el diputado don Luis Marquínez Marquínez, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Marquínez.

El señor **MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, en España —lo sabe la señora ministra, pero lo digo por si hay algún grupo que esté interesado también en saberlo y que no lo sepa— dispo-

nemos de tres cuestiones en materia de pesca muy importantes: unos caladeros que producen unos productos pesqueros excepcionales; una flota muy diversificada, extraordinariamente especializada, que se dedica, además, básicamente a productos pesqueros de calidad y, finalmente, un mercado magnífico por el volumen de ventas que produce y por su calidad. Es decir, la calidad es el denominador común de la flota pesquera española, de los caladeros españoles y del mercado español.

Para proteger esa calidad, hemos hecho intentos desde el Partido Popular, y lo sabe la señora ministra, de crear denominaciones de calidad de los productos, puesto que no sólo es la flota española la que produce pesca, sino que también hay otras flotas que inundan nuestro mercado, y son muy diferentes los productos de otras flotas, de otros caladeros y de otras procedencias, de los nuestros. Y muchas veces, en el mercado, esos productos no son identificables, produciendo el consiguiente fiasco al consumidor y, por supuesto, con detrimento para los productos pesqueros españoles.

En el Parlamento de Andalucía hicimos intentos para conseguir esta denominación de origen y no fue posible. La preocupación de todos los andaluces, diría yo, de todos los españoles y de todos nosotros, es saber si se está haciendo algo en este sentido. Sabemos que el Ministerio lo está haciendo y, por tanto, la pregunta que hacemos a la ministra es: ¿Tiene previsto el Gobierno tomar alguna medida para la creación de una denominación específica de calidad en los distintos productos pesqueros españoles?

Muchas gracias.

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

Señora ministra de Agricultura, Pesca y Alimentación.

La señora **MINISTRA DE AGRICULTURA, PESCA Y ALIMENTACIÓN** (De Palacio del Valle-Lersundi): Gracias, señor presidente.

Señor Marquínez, los reglamentos comunitarios que regulan esta materia señalan que la solicitud de registros de denominaciones o características específicas de un producto necesariamente tiene que ser a iniciativa de los operadores directamente interesados. Por tanto, el papel de las administraciones en este terreno es más que nada inductor y promotor.

Con este objetivo, el Gobierno ha constituido, en la secretaría general de Pesca, un grupo de trabajo relativo a la mejora y desarrollo de la calidad de productos pesqueros; participan también otras administraciones, como las autonómicas, y los organismos de investigación más relevantes de España en este terreno. Por otra parte, se están llevando a cabo convenios con distintas universidades donde contamos con la colaboración de expertos reconocidos en la gestión de la cali-

dad agroalimentaria, buscando conseguir este tipo de diferenciación a la hora de ofrecer el pescado, los mariscos o los crustáceos, al consumidor. ¿Y para qué? Para poder garantizar unos productos de más calidad, porque, como muy bien sabe S. S., no son lo mismo los mariscos cogidos justo en nuestras costas, que tienen una inmediatez desde su captura hasta que llegan al punto de venta y al propio consumidor muy superior a la de aquellos que vienen, después de varias marreas y, a lo mejor, en largos viajes, miles y miles de kilómetros, desde terceros países. Ahí es donde queremos conseguir un mayor valor añadido, un aumento de la renta de nuestros pescadores.

Por tanto, estamos impulsando unos sistemas que permitan superar las dificultades de identificación y garantizar a los ciudadanos, al consumidor, que lo que se les ofrece es lo que se dice y, a la vez, aumentar el valor añadido, para mejorar las rentas de nuestros pescadores.

Espero que en los próximos meses podamos tener conclusiones al respecto y que, a través de las organizaciones de productores, que, insisto, son las que deben formular la petición a las administraciones para que nosotros las demos curso, podamos empezar a contar con denominaciones específicas de calidad en distintos productos pesqueros, distinguiendo lo que es el resultado de la pesca de bajura, de la pesca artesanal de nuestras aguas, de lo que son productos, también de calidad, pero diferente, que provienen de terceros países.

Muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ LUIS ROS MAORAD, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ OPINIÓN LE MERECE AL GOBIERNO LA POSICIÓN DE LA COMISARÍA EUROPEA DE MEDIO AMBIENTE SOBRE LA RECIENTE NORMATIVA ESPAÑOLA QUE POSIBILITA LA CAZA DE AVES MIGRATORIAS EN CONTRAPASA? (Número de expediente 180/000836)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 11, que formula al Gobierno el diputado don José Luis Ros Maorad, del Grupo Socialista.

Señor Ros.

El señor **ROS MAORAD**: Gracias, señor presidente.

Señora ministra, ¿qué opinión le merece al Gobierno la posición de la Comisaría Europea de Medio Ambiente sobre la reciente normativa española que posibilita la caza de aves migratorias en contrapasa?

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

Señora ministra de Medio Ambiente.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Tocino Biscarolasaga): Gracias, señor presidente.

En primer lugar, merece todo mi respeto la opinión de la Comisaria Bjerregaard en las respuestas parlamentarias que dio en el Parlamento Europeo el pasado día 21 de octubre. Creo que lo que ella estaba recordando es la competencia que tiene la Comisión como garante de todos los tratados y del Derecho comunitario, y recordó la posibilidad que existía de declarar, en el supuesto de que se hubiera conculcado alguna directiva comunitaria, el procedimiento de infracción.

En este momento no tenemos ninguna noticia de que nada de esto esté en marcha y, por tanto, le vuelvo a decir que respeto, como no puede ser de otra forma, la opinión de la Comisaria Bjerregaard.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora ministra. Señor Ros.

El señor **ROS MAORAD**: Señora ministra, la Comisión tiene conocimiento de la modificación de la Ley 4/1989, de Conservación de Espacios Naturales, Flora y Fauna Silvestre, y sabe que gracias al Gobierno del Partido Popular va a ser posible cazar aves migratorias, por ejemplo palomas, cuando regresen pacíficamente a hacer sus nidos al este de Europa. ¡Buena forma esta, señora ministra, de proteger el medio ambiente! Esto no lo digo yo, sino la comisaria de Medio Ambiente de la Unión Europea, que ya le advirtió al Gobierno español, cuando la ley se estaba tramitando, de que este hecho suponía una escandalosa vulneración de la directiva de aves. Usted dio entonces una falsa respuesta y, por tanto, mintió escudándose en la sentencia del Tribunal Constitucional. Asimismo, la comisaria europea de Medio Ambiente ha advertido de la ilegalidad de tal autorización y de que va a hacer uso del artículo 169 del Tratado de la Unión para que la directiva se cumpla. Señora ministra, la veo, como ya le anunciamos, en el Tribunal de Luxemburgo.

Escuche, señora Tocino, lo suyo es grave. No se entiende con casi nadie ni tampoco con Bruselas. Usted forma parte, junto con el ministro de Fomento y la ministra de Agricultura, miembros destacados del Gobierno, de ese pelotón de torpezas políticas contra la Unión Europea en que se ha convertido el Gobierno del señor Aznar. **(Rumores.)**

Todo esto, ¿por qué y para qué? ¿Por qué van a morir las palomas? Es evidente que por la debilidad del Gobierno, que queda hoy de manifiesto al defender clientelas políticas que ni siquiera son suyas. ¿Y ahora qué va a hacer? ¿Seguir mintiendo o buscar otro señor Barea en Bruselas que confeccione informes técnicos a gusto y conveniencia del Gobierno del señor Azar? No diga que no se lo advertimos. ¡Vaya embrollo en que nos ha metido! Si usted quiere seguir haciendo el ridículo, hágalo; si quiere seguir cometiendo estas torpezas, cométalas, pero no comprometa con ello el prestigio exterior de España en la Unión Europea. Y no

culpe de todos sus males a las palomas, porque, aunque a usted le cueste creerlo, las palomas son inocentes y símbolo de la paz. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ros. Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Tocino Biscarolasaga): Gracias, señor presidente.

Señor Ros, de torpezas y ridículos parece que han opinado también los ciudadanos y por eso han otorgado la confianza a este Gobierno en este momento. **(Rumores.)**

Quiero decirle a S. S. que el Gobierno nunca estará a favor de matar palomas; quiero decirle seriamente esto. Lo que hace la reforma de la Ley 4/1989 precisamente es volver a la constitucionalidad una norma fundamental que ustedes no habían querido recuperar a la constitucionalidad, como es la Ley de Espacios Naturales. No tenemos ningún miedo a que la comisaria declare que esa ley está atentando a las directivas comunitarias.

Me sorprende profundamente —creo que no conoce la situación que nos encontramos cuando llegamos al Ministerio— su actitud con relación a las directivas comunitarias. En menos de 14 meses este Gobierno ha puesto al día todas las directivas comunitarias, por ejemplo en materia de residuos, por las que España estaba siendo sancionada bajo la Administración socialista. De la misma forma, hemos paralizado otra directiva comunitaria incumplida por el Gobierno anterior, del que S. S. formaba parte en cuanto miembro del partido que sustentaba al Gobierno anterior, recordándole que corríamos el grave riesgo de tener que pagar una multa diaria por las marismas de Santoña por no haber querido cumplir lo que las directivas comunitarias estipulaban.

Señoría, hable con más rigor y utilice los lugares comunes que le parezcan adecuados, si le parece que la vulgaridad forma parte de esta Cámara. Pero, desde luego, en cuanto al rigor de quién cumple con las directivas comunitarias lo sabe la comisaria Bjerregaard, que tan bien conocía a los responsables anteriores cuando se dignaban ir a defender los intereses españoles en Bruselas. **(Varios señores diputados: ¡Muy bien!—Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CRISTINA NARBONA RUIZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUÁL ES LA VALORACIÓN DE LA MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE SOBRE LA DESIGNACIÓN DE LA SEDE DEL CONVENIO DE NACIONES UNIDAS SOBRE LA LUCHA CONTRA LA DESERTIFICACIÓN? (Número de expediente, 180/000840)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 15, que formula al Gobierno la diputada dona Cristina Narbona Ruiz, del Grupo Socialista. (**Rumores.**) Silencio, señorías.

Señora Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: Gracias, presidente.

Señora ministra, el pasado día 3 de octubre la ciudad de Bonn fue designada como sede del Convenio de Naciones Unidas para la lucha contra la desertificación, sede a la que la ciudad de Murcia había presentado también la candidatura por parte española. Quisiera saber, señora ministra, cuál es su valoración sobre la designación de Bonn como sede de este convenio.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora Narbona. Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Tocino Biscarolasaga): Gracias, señor presidente.

Señoría, la valoración tiene que ser positiva en cuanto que lo que ha ocurrido es que España fue de los países que, desde un primer momento, apoyó seriamente, y de forma decidida, el Convenio de lucha contra la desertificación por ser un problema que, como S. S. sabe, nos afecta profundamente. En segundo lugar, nos comprometimos también, formando parte del anexo IV, como país mediterráneo, con unos compromisos adicionales. En tercer lugar, formaba parte de ese compromiso decidido y firme el presentar a España como sede del Convenio de esa lucha contra la desertización.

Decidimos presentar la candidatura de Murcia porque nos parecía que era una candidatura con personalidad propia en cuanto que, a diferencia de otros países de la Unión Europea, España, como sabe S. S., padece la desertización. Por eso que hemos trabajado con más de 80 países, que han estado conociendo los problemas de desertización en España y los programas de investigación y desarrollo. Quiero agradecer la labor de los servicios exteriores de España que han colaborado en este proyecto de desertización, y quiero decir que, si bien no conseguimos el objetivo de alcanzar que fuera Murcia la sede de la candidatura, se habló de Murcia y de España, de los problemas y de las soluciones que aporta España para la lucha contra la desertización.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señora ministra. Señora Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: Señora ministra, fue el Gobierno socialista, en la persona del anterior ministro responsable de política ambiental, quien, por primera vez en la Unión Europea, planteó en un Consejo de Ministros la necesidad de tratar el tema de la desertificación y fue el anterior Gobierno socialista el que

llevó a término los trabajos para la firma del convenio de Naciones Unidas, incluyendo el anexo relativo al Mediterráneo.

Si España hubiera conseguido la sede del convenio de Naciones Unidas, usted habría venido a esta Cámara presumiendo de que eso se había conseguido gracias a que, por primera vez en España, había un Ministerio de Medio Ambiente. España no ha conseguido esta sede, señora ministra, y usted tiene que asumir su responsabilidad ante este fracaso, porque el Ministerio de Medio Ambiente que usted preside no ha demostrado la menor voluntad para conseguir dicha sede.

En los presupuestos del Ministerio para 1998, aprobados antes del debate sobre la designación de la sede, no había ni una sola peseta para su dotación ya que se había decidido, de forma sorprendente, que fuera la región de Murcia quien financiara con su presupuesto su construcción. Tampoco había contribuciones voluntarias al convenio que, por el contrario, ha hecho el Ministerio de Asuntos Exteriores. Desde luego, es sorprendente que un país que se presenta a semejante debate para una sede sobre desertificación ponga 500 millones de pesetas menos para los programas de lucha contra la desertificación en el presupuesto de 1998 y 300 millones de pesetas menos para los programas de defensa del monte y de lucha contra incendios.

El Ministerio, reconózcalo, ha dado poco apoyo a la candidatura española y, por no dar, señora ministra, usted no dio ni la cara, porque no fue a Roma a defender la candidatura española ante el resto de los países de Naciones Unidas, sino que la defendió el presidente de la región de Murcia. ¿Para qué ha servido la creación del Ministerio de Medio Ambiente? En absoluto para mejorar nuestra posición a nivel internacional.

Señora ministra, estoy segura de que si el resultado hubiera sido distinto usted se habría atribuido el éxito que no se merece en absoluto.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Narbona.

Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Tocino Biscarolasaga): Gracias, señor presidente.

Señora Narbona, si usted hubiera sido ministra de Medio Ambiente (que es, sin duda, lo que le hubiera gustado ser, pero el presidente de su partido cuando fue presidente de Gobierno no tuvo la sensibilidad ambiental que necesitaba este país, como el presidente Aznar, para crear un Ministerio de Medio Ambiente) sabría, porque habría acudido a convenios internacionales, que hay distintos tramos en las relaciones internacionales y que hay un tramo final al que acuden los ministros. Es lógico —y S. S. se quedó en esa información— que en la primera parte asistiera el presidente del Gobierno de Murcia, porque nosotros defendemos el Estado de las autonomías. Usted nuevamente ha

vuelto a tener un lapsus y parece que no quiere reconocer que en España existe un Gobierno autónomo de Murcia que tiene que defender su sede. En el tramo final al que asisten los ministros, señorita, estuve en Roma y defendí la candidatura.

Quiero decirle con esto, señorita, que lo importante es que de España se ha hablado mucho y muy bien, conociéndose cómo hemos estado trabajando, con presupuesto en investigación y desarrollo; con dinero, efectivamente, en la cooperación al desarrollo, que es como se ha ventilado y se ha dilucidado al final este convenio. Sabe perfectamente y debería celebrar S. S. que precisamente sea una sede de la Unión Europea la que se ha quedado con la candidatura.

Gracias. **(Aplausos.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora ministra.

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO ARNAU NAVARRO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ ACTUACIONES HA LLEVADO A CABO EL MINISTERIO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES ANTE LA SITUACIÓN PRODUCIDA POR LAS CONDICIONES DE TRABAJO OFRECIDAS A LOS 200 TRABAJADORES VALENCIANOS DESPLAZADOS A HOLANDA? (Número de expediente 180/000838)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 13, que formula al Gobierno el diputado don Francisco Arnau Navarro, del Grupo Socialista.

Señor Arnau.

El señor **ARNAU NAVARRO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, ¿qué actuaciones ha llevado a cabo el Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales ante la situación producida por las condiciones de trabajo ofrecidas a los 200 trabajadores valencianos desplazados a Holanda?

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Arnau. Señor ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Gracias, señor presidente.

Señor Arnau, cree este ministro que las actuaciones que se han llevado a cabo por parte de nuestro Ministerio, que se refieren a la Inspección de Trabajo en la Comunidad Valenciana, a las funciones del consejero laboral de Asuntos Sociales en Países Bajos, y al cónsul dependiente del Ministerio de Asuntos Exteriores

han sido correctas para certificar las condiciones de trabajo, facilitar el regreso de los trabajadores valencianos, abrir un expediente que ya se ha abierto por parte de la Inspección de Trabajo a la empresa de trabajo temporal valenciana y, todo ello, en mi opinión, con plena diligencia.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. Señor Arnau.

El señor **ARNAU NAVARRO**: Señor ministro, han sido escasas las actuaciones y todas ellas a posteriori, porque el hecho cierto es que más de 200 trabajadores valencianos fueron contratados por una empresa de trabajo temporal; que, a su vez, esta empresa cedió estos trabajadores a otra empresa de trabajo temporal holandesa, lo cual ya es una irregularidad, para cederlos por último a la empresa usuaria. Era para trabajos de escasa cualificación, rechazados no sólo por los trabajadores holandeses sino por los británicos, alemanes e irlandeses, en unas condiciones laborales que han sido calificadas por todo el mundo de inhumanas. «Nos trataron como a borregos», declara categóricamente uno de los trabajadores afectados. Dichos trabajadores tuvieron que regresar, dígalos claramente; de los 200, volvieron 160 trabajadores.

El espectáculo consiste en que mientras las ETT se culpan mutuamente de los abusos y el Parlamento holandés ha intervenido en este asunto, usted, señor ministro y el Ministerio de Trabajo en especial, han fallado. Se inhiben porque no inspeccionan las empresas de trabajo temporal, no se enteran de los abusos que se cometen y proponen ahora, a través del consejero laboral en Holanda, que se informe de estos movimientos internacionales o transnacionales de mano de obra.

Las cosas pueden ir a peor, porque usted está proponiendo la transferencia del Inem a las comunidades autónomas, lo que supone una localización de la intermediación laboral. Actúan al mismo tiempo las agencias privadas de colocación, pero ni usted ni su Ministerio tienen previsto un mecanismo internacional de control de la intermediación, al menos transnacional, en la Unión Europea. Señor ministro, usted no garantiza la libertad de circulación en la Unión Europea a los trabajadores españoles porque no garantiza la igualdad de las condiciones de trabajo. Señor ministro, la libre circulación de trabajadores en la Unión Europea es un derecho, pero puede ser un camelo si no se produce en condiciones de igualdad.

Este hecho, que yo he narrado y que usted conoce perfectamente, no es un hecho aislado. Corremos el peligro de volver a situaciones tenebrosas de la emigración española. Señor ministro, está demostrado que ustedes pueden pasar el examen del euro, pero en materia de convergencia social, en materia de igualdad

de condiciones laborales, ese examen no lo pasan y se merecen un cero.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Arnau. Señor ministro de Trabajo.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Señor presidente, estoy sorprendido ante la intervención del diputado. Me temo que no le preocupa nada la situación de los 200 trabajadores, porque ha hecho un alegato sin ninguna justificación, caracterizado por la demagogia desde el principio hasta el final. Es la primera vez que le contesto a S. S. en sus términos, porque no es lo habitual en sus intervenciones.

Las empresas de trabajo temporal son una creación del anterior Gobierno. Ahora se están sometiendo a estudio, se están revisando con sindicatos y empresarios. En segundo lugar, no hay un presupuesto de mayor incremento en gasto social que el presupuesto para 1998. No sé a qué viene ese alegato de convergencia social de este Gobierno, que está demostrando que competitividad y solidaridad son perfectamente posibles y complementarias. En tercer lugar, hemos tenido contacto con la empresa holandesa de trabajo. El 14 de octubre nos hemos desplazado a los lugares de residencia de los trabajadores para comprobar las condiciones de trabajo, verificando que las circunstancias laborales no eran las adecuadas. Ante la incomunicación de los trabajadores por la empresa valenciana, el día 15 de octubre la consejería laboral facilitó las gestiones necesarias para garantizar manutención, alojamiento de los trabajadores, agilizar su traslado, seguimiento del traslado y visita personal del consejero laboral el día 16. Hemos tenido dos contactos con los responsables del sindicato holandés FNV para analizar las condiciones laborales. Con respecto a los 68 jóvenes que continúan allí —usted no lo sabe siquiera—, están en perfectas condiciones laborales y de todo tipo.

La Inspección de Trabajo ha abierto un expediente a la empresa de trabajo temporal Juventud Profesional de Valencia. El cónsul de Amsterdam ha visitado todas las instalaciones donde hay trabajadores españoles, y quiero felicitar a los funcionarios del Ministerio de Trabajo y le descalifico a usted por su demagogia.

Muchas gracias, señor presidente. **(Aplausos.)**

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

— **DEL DIPUTADO DON DAMIÁN CANEDA MORALES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUÁLES SON LAS LÍNEAS DE ACTUACIÓN INCLUIDAS EN EL PLAN DE MEDIDAS URGENTES PARA LA PROMOCIÓN DEL EMPLEO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD? (Número de expediente 180/000855)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 28, que formula al Gobierno el diputado don Damián Caneda Morales, del Grupo Popular.  
Señor Caneda.

El señor **CANEDA MORALES**: Señor ministro, quiero hablar de los dos apellidos de su ministerio, de la integración social mediante el trabajo. El colectivo de los discapacitados es un colectivo discriminado, que afecta a más de 5 millones de personas o a más de 2 millones si hablamos de las personas con minusvalías. Esta integración realmente es importante si se tiene en cuenta que ya desde la década de los 70 el mundo occidental apostó por la autonomía personal como modelo para las personas con discapacidad; autonomía personal que solamente se puede concebir si hay suficiencia económica y, en el mundo en que vivimos, esto es empleo.

Preguntarse si en los últimos años ha habido igualdad de oportunidades para este colectivo es innecesario pues es claro que no la ha habido. Ha habido discriminación, grandes dificultades y rechazo social. Si para cualquier persona buscar un empleo es difícil, para un discapacitado es una obra titánica y esta carga de ilusión se ha visto normalmente rota. Este colectivo, estas asociaciones, no han conseguido mucho en estos años. Al final, nos encontramos con unos datos realmente lamentables, con unas tasas de actividad bajísimas, de un 20 por ciento y con unas tasas de desempleo que triplican las normales, lo cual significa claramente un desánimo a la hora de lanzarse al mercado de trabajo.

Afortunadamente en el último año se ha empezado a poner letra a la música y hemos visto cómo en los presupuestos de 1997 había una partida para discapacitados; hemos visto cómo se ha incrementado un 25 por ciento para 1998; hemos visto cómo en la reforma laboral ya se tenía en cuenta este colectivo; se ha aprobado en los últimos meses el plan de acción y la Ley de medidas urgentes para la promoción de empleo para el discapacitado, por todo lo cual tenemos que felicitarlos.

Por eso, le pregunto: ¿Cuáles son las líneas de actuación de este plan de empleo?

Gracias, señor ministro.

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

Tiene la palabra el señor ministro.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Muchas gracias, señor presidente.

Empiezo diciendo que las políticas de empleo tienen que tener una característica: tienen que ser políticas de empleo pensadas para todos. Hay quien comete la equivocación de pensar que cuando se está en el Go-

bierno hay que tomar decisiones para algunos o para las mayorías. Repito que, en mi opinión, las políticas de empleo tienen que ser pensadas para todos.

Tradicionalmente hablamos de cuatro colectivos que tienen especiales dificultades para acceder al mercado de trabajo, como son los jóvenes; las mujeres en algunos sectores de nuestra economía, en donde todavía hay una gran subrepresentación; los parados mayores de 45 años y, muy especialmente, las personas con discapacidad. En este momento tenemos en España más de un millón de personas con discapacidad en edad de trabajar y las cifras de paro de los discapacitados son francamente alarmantes: más de un 65 por ciento de desempleo.

Éste ha sido, señoría, uno de los motivos para llevar a cabo la preparación de un plan de empleo y discapacidad, que hemos firmado con todos los colectivos que representan a aquellas personas con discapacidades físicas, psíquicas, con sordera, también con la ONCE. En definitiva, ¿qué se plantea en ese colectivo? En primer lugar, estudiamos medidas para que, de una vez por todas, las administraciones públicas y las empresas puedan cumplir la reserva de plazas que existe de 2 y 3 por ciento, respectivamente, para personas con discapacidad. Nos planteamos, en segundo lugar, modificar la regulación de los centros especiales de empleo para que éstos sean mucho más eficaces y se incremente el personal en los mismos. En tercer lugar, estamos pensando la adaptación de programas de formación profesional específicos para las personas con discapacidad.

En muchos casos no se está cubriendo la reserva de plaza no porque haya voluntad política de no cumplimiento, sino porque no hay la formación ocupacional directa para las personas con discapacidad. Trabajando en estas tres direcciones podemos conseguir buenos resultados para el futuro. De hecho, los datos que tenemos del año pasado nos dicen que los nuevos contratos indefinidos y los trabajadores discapacitados en centros especiales de empleo eran 9.500 y este año podemos hablar de un balance cercano a los 11.500. El Ministerio considera insuficiente ese crecimiento y tenemos que trabajar en esa dirección. Quiero recordar que los incentivos más altos para la contratación indefinida están referidos a personas con minusvalía y que sólo en el caso de los discapacitados seguimos fomentando los contratos temporales.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON ALEJANDRO BALLESTEROS DE DIEGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CÓMO VALORA EL GOBIERNO LA EVOLUCIÓN DE LA CONTRATACIÓN INDEFINIDA DESDE QUE ENTRÓ EN VIGOR LA RECIENTE REFORMA LABORAL? (Número de expediente 180/000856)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 29, que formula al Gobierno el diputado don Alejandro Ballesteros de Diego, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Ballesteros.

El señor **BALLESTEROS DE DIEGO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro de Trabajo y Asuntos Sociales, como es bien conocido, la precariedad y el desempleo son los dos grandes problemas de nuestro mercado laboral en particular y de la sociedad española en general. Baste con recordar que en el pasado año, el 96 por ciento de los contratos que se formalizaron fueron contratos de carácter temporal.

Hay sectores, como la juventud, entre los que esta precariedad laboral está ocasionando graves perjuicios. La inestabilidad temporal está derivando en una tardía edad de emancipación, 29 años en el caso de las mujeres y 32 en el caso de los hombres, que constituye la edad de emancipación más tardía de toda la Unión Europea. Igualmente, deriva en la imposibilidad de acceder a una vivienda, sin olvidar la exclusión social que en muchas ocasiones acarrea. Llevamos sufriendo en los últimos años y vamos a sufrir aún más en los próximos las graves consecuencias; consecuencias en lo económico, en lo social y en lo demográfico, como demuestran nuestros índices de natalidad.

Señor ministro, los datos de temporalidad de los últimos años, especialmente en el colectivo juvenil, habían hecho pensar a muchos jóvenes en la existencia de una gran despreocupación por parte del Gobierno anterior sobre el futuro de su país, pero la situación estos últimos meses está cambiando favorablemente. Desde la llegada al Gobierno del Partido Popular el clima de diálogo social auspiciado por este Gobierno facilitó el acuerdo alcanzado entre sindicatos y empresarios, que culminó con la reforma laboral que entró en vigor el pasado mes de mayo. Desde entonces, y hablando del colectivo juvenil, ya se han realizado tantos contratos indefinidos como los que se habían hecho en los últimos cinco años anteriores, lo cual significa un cambio de tendencia importantísimo para un colectivo como es el joven, que necesita tener confianza y recuperar la esperanza en un mañana con posibilidades.

Ya han pasado cinco meses desde la entrada en vigor de esta reforma. Creemos que es tiempo suficiente para hacer un análisis, y por ello le pregunto, señor ministro, cómo valora el Gobierno la evolución de la contratación indefinida desde la entrada en vigor de la reciente reforma laboral.

Muchas gracias.

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

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Muchas gracias, señor diputado, por su pregunta.

Como usted ponía de manifiesto, todavía subsiste el problema de dos grandes divisiones en la sociedad española: aquellos que tenían la posibilidad de acceder al mercado de trabajo y los que no tenían esa posibilidad; y la segunda división, la de aquellos que tienen la posibilidad de un empleo estable, indefinido, y los contratos temporales que, si bien son necesarios para algunas actividades económicas, tienen unas ratios en España que no se pueden comparar con las medias comunitarias. Quiero informarle que al día de hoy, con los datos que tenemos, la reforma que en su día pactaron los sindicatos y los empresarios, reforma que apoyó el Gobierno y la inmensa mayoría de los grupos parlamentarios de la Cámara, tiene el siguiente balance. Desde que entró en vigor la reforma ha habido 289.000 nuevos contratos indefinidos.

Se ha interesado S. S. de forma muy particular en su exposición, por el empleo juvenil. Creo que es muy satisfactorio decir en el día de hoy que, desde el mes de mayo hasta ayer, 169.000 jóvenes han firmado contratos indefinidos, contratos estables. Como decía S. S., eso significa que a esos jóvenes se les abren perspectivas de futuro, de organización personal y familiar en base a ese tipo de contratos. También le quiero decir que es francamente positivo que durante los meses de verano, en que hay una contratación importante en el sector servicios y especialmente en el turismo, se ha mantenido un incremento espectacular de los contratos indefinidos. La mayoría de esos contratos indefinidos se refieren a conversiones de contratos temporales en indefinidos; podemos decir que aproximadamente un 70 por ciento de esos contratos son conversiones de temporales en indefinidos. Se había especulado en ciertos momentos con que la reforma estaba pensada para la gran empresa, que no había tenido en cuenta la pequeña y mediana empresa. Quiero manifestar que el 78 por ciento de esos contratos se están llevando a cabo en empresas de menos de 25 trabajadores. Finalmente, si hablamos de sectores de nuestra economía, debo advertir que un 69 por ciento de esos contratos del sector servicios sigue funcionando extraordinariamente en la industria en cuanto al empleo, que en este *ranking* particular tiene un 20 por ciento, el 6 en el sector de la construcción y el 4 en el sector agrario. En consecuencia, el Gobierno felicita a los sindicatos y empresarios por ese acuerdo, espera que se mantenga la tendencia y agradece el apoyo del resto de los grupos parlamentarios a la reforma que se puso en marcha.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

— **DEL DIPUTADO DON JENARO GARCÍA-ARRECIADO BATANERO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ MEDIDAS VA A TOMAR EL GOBIERNO PARA CUMPLIR CON LAS RECOMENDACIONES DE LA COMISIÓN EUROPEA DE REDUCIR EN UN 65 POR CIENTO LAS TARIFAS DE INTERCONEXIÓN TELEFÓNICAS? (Número de expediente 180/000834)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 9, que formula al Gobierno el diputado don Jenaro García-Arreciado Batanero, del Grupo Socialista.

Señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Gracias, señor presidente.

El pasado mes de marzo, para ser más preciso el día 18, publicó el «Boletín Oficial del Estado» una orden del ministro de Fomento sobre las tarifas y condiciones de interconexión. Ya dijimos en su momento que la orden se publicó sin tener competencias para ello y, lo que es peor, añadiendo a última hora algunos contenidos sustanciales que no habían sido informados por el órgano encargado de ello, la Comisión del Mercado. Dijimos también que las tarifas tenían carácter abusivo y que las condiciones de interconexión eran malas para los interconectados porque suponen un freno para el desarrollo de la competencia dentro del sector, aunque sólo sea, señor ministro, porque, paradójicamente, la orden convierte a las empresas llamadas a competir con Telefónica en sus mejores clientes, dado el carácter excesivo de las tarifas.

Denunciamos el hecho en su momento. No nos atendió, señor ministro, y hoy nos lo recuerda la Comisión Europea en un documento del cual se deduce que tendremos que afrontar una reducción de las tarifas de interconexión del orden del 65 por ciento.

Yo quisiera saber, señor ministro, cuáles son las medidas que piensa tomar para llevar a cabo los contenidos de esta recomendación.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García-Arreciado.

Señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, el Gobierno no tiene previsto tomar ninguna medida porque entiende que las tarifas de interconexión fijadas en la orden ministerial de 18 de marzo son buenas y aptas para favorecer un proceso de libre competencia.

Muchas gracias, señor presidente.

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

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor ministro.

Ustedes se empeñan en no seguir las recomendaciones de la Comisión Europea ni del Parlamento Europeo —en este caso, de la Comisión—, salvo cuando se hacen por la vía expedita del anuncio de sanción.

Las tarifas de interconexión, señor ministro, están fuera de la realidad del mercado europeo en este momento. Para empezar, en España no hay lo que se llama una tarifa local; hay tarifa metropolitana, que es muy distinto. Para esa tarifa, que en España se llama local pero que es metropolitana, el máximo que admite la Comisión Europea es dos centavos de ecus por minutos, estamos hablando de menos de tres pesetas por minuto; en el salto español, que son tres minutos, no llegaríamos a nueve pesetas. Estamos a 12,70 —IVA incluido, bien es cierto— en el salto en las tarifas urbanas.

Aunque usted se empeñe, señor ministro, esto no puede favorecer la competencia, y prueba de ello es que, a pesar de toda la propaganda que hacen ustedes predicando una supuesta liberalización del mercado, continuamos sin competencia.

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

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, el Grupo Socialista, en la sesión de la Comisión de Infraestructura del 26 de mayo, sostuvo que las tarifas de interconexión fijadas por el Gobierno eran muy bajas, para poner en valor el segundo operador cuya venta estaba próxima y que languidecía. Se equivocaron en la calificación de las tarifas de interconexión, se equivocan ahora en la calificación contraria, y se equivocaron en lo que afecta al porvenir del segundo operador.

No bastan las informaciones de prensa. Yo le agradecería a S. S. que leyera entero el documento de recomendaciones de la Comisión, en el que hay un anexo en el que España aparece como el país más competitivo después de Gran Bretaña en lo que afecta a tarifas de interconexión; aparece en segundo lugar, después del Reino Unido de Gran Bretaña. Como tenemos las tarifas de interconexión más favorables a la libre competencia de la Unión Europea no hay necesidad alguna de modificarlas.

Señor presidente, muchas gracias.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ ANTONIO AMATE RODRÍGUEZ, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO:**

**¿CONFIRMA EL GOBIERNO QUE EL ORGANISMO AUTÓNOMO DE CORREOS VA A OBSEQUIAR CON CRUCEROS POR EL MEDITERRÁNEO A SUS MEJORES CLIENTES? (Número de expediente 180/000835)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 10, que formula al Gobierno el diputado don José Antonio Amate Rodríguez, del Grupo Socialista.

Señor Amate.

El señor **AMATE RODRÍGUEZ**: Gracias, señor Presidente.

El pasado día 30 de septiembre, el Boletín Oficial de Correos insertaba un anuncio con un concurso para realizar un crucero de lujo por el Mediterráneo dedicado a los mejores clientes del Organismo Autónomo Correos. Posteriormente, este concurso ha quedado desierto, y yo quisiera saber si confirma el Gobierno que el Organismo Autónomo Correos va a obsequiar con un crucero por el Mediterráneo a sus mejores clientes.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Amate. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, el Gobierno y el Organismo Autónomo Correos no tienen la intención de agasajar a nadie con nada.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. Señor Amate.

El señor **AMATE RODRÍGUEZ**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, no sé cómo llama usted a la realización de un crucero, tal y como el pliego de condiciones prevé, de alto *standing* por el Mediterráneo para los cien mejores clientes, conjuntamente con directivos de Correos. Da la casualidad de que entre los mejores clientes aparecen distintos Ministerios y, por tanto, altos ejecutivos de los mismos. Lo que dice el organismo de Correos es que se pretende una operación comercial para dar a conocer el Plan estratégico de Correos, ya que la competencia que se avecina con la nueva ley del servicio postal va a hacer necesarias todas estas cuestiones. A mí me parece que no es así como se tiene que competir con los nuevos operadores que van a empezar a funcionar en el servicio. No es a base de cruceros por el Mediterráneo como se va a convencer a esos clientes, sino dando mejores servicios que los que se están dando ahora.

Creo que este crucero por el Mediterráneo, además de un despilfarro innecesario, es un insulto a los propios

trabajadores, porque hace pocos días publicó el «Boletín Oficial del Estado» un plan de austeridad de gastos en el Ministerio de Fomento donde se exige la reutilización de los sobres de comunicación interna hasta 20 veces o que a medio día se tienen que desconectar los climatizadores. Cuando existen oficinas en Correos cuyo estado es deplorable, cuando hay pabellones postales donde están hacinados los funcionarios, cuando no se sustituye a los carteros de vacaciones y se quedan distritos sin reparto, cuando existen tantos y tantos problemas, ustedes se descuelgan con un crucero de lujo para sus clientes, muchos de los cuales, vuelvo a decírselo, son altos cargos de Ministerios.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Amate. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Señoría, ha descrito usted muy bien cómo dejó el Gobierno socialista el Organismo Autónomo Correos y Telégrafos. **(Aplausos.)**

Lo que le quiero decir, señoría, es que estamos ante un organismo que se halla en un proceso de transformación que ustedes no fueron capaces de realizar. El Organismo Autónomo Correos factura, señoría, 170.000 millones de pesetas y, por consiguiente, para ir cubriendo su déficit de explotación, tiene como objetivo primordial facturar todavía más; es decir, vender todavía más en un mercado como el español, que está casi totalmente liberalizado. Por tanto, es lógico desde cualquier perspectiva empresarial que los responsables del organismo —ya ente público empresarial, porque ha empezado su transformación— reoriente sus actividades hacia los clientes y sus necesidades. Esa es la razón por la cual el ente público ha planteado todo un programa de actividades comerciales, con objeto de mejorar su imagen y de mejorar y ampliar su facturación para incrementar sus ingresos y reducir su déficit de explotación; actuaciones que comprenden reuniones y mesas redondas sectoriales, foros de *marketing* directo, jornadas de debate sobre la imagen externa de Correos con consumidores y usuarios, reuniones con los clientes más importantes.

Señoría, lo fundamental no es juzgar si una u otra de esas actividades comerciales es más o menos acertada. Nadie está exento de errores en esta vida. Lo que sí le digo es que es profundamente necesario que el ente público empresarial de Correos se plantee una nueva política comercial en competencia con los grandes operadores de correos que están entrando con gran fortaleza en el mercado español, en un mercado, como digo, plenamente liberalizado. Y, una de dos, o hacemos de Correos una gran empresa con capacidad para competir con esos grandes operadores postales, o Correos, señoría, no tiene porvenir, y somos responsables de 64.000 personas que trabajan para este ente público empresarial.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON RAMÓN ORTIZ MOLINA, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ MEDIDAS PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO ANTE LA ANUNCIADA HUELGA DE TRANSPORTISTAS FRANCESES, EL PRÓXIMO 3 DE NOVIEMBRE, EN DEFENSA DE LOS TRANSPORTISTAS ESPAÑOLES? (Número de expediente 180/000837)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 12, que formula al Gobierno el diputado don Ramón Ortiz Molina, del Grupo Socialista.

Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ MOLINA**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, el 1 de diciembre de 1996 se desconvocó la huelga que los camioneros franceses venían manteniendo durante quince días en demanda de mejoras laborales. Esta situación tuvo bloqueadas las carreteras francesas, ocasionando a los transportistas españoles, sobre todo a aquellos que trabajan con productos agroalimentarios, pérdidas cercanas a los 50.000 millones de pesetas. Para el próximo día 3 de noviembre hay anunciada una nueva huelga del transporte en Francia, lo que ha hecho saltar todas las alarmas en transportistas, exportadores y productores españoles. Como consideramos que es mucho mejor prevenir que curar es por lo que queremos conocer qué medidas piensa adoptar el Gobierno si finalmente la huelga del transporte en Francia tiene lugar, para que no seamos de nuevo los españoles los paganos de la huelga del país vecino.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortiz. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Como puede S. S. comprender, es grande la preocupación del Gobierno en relación con la huelga de los transportistas franceses. Yo debo decirle que hemos empezado a adoptar una serie de medidas, las que están al alcance del Gobierno, y que son las siguientes: se ha reunido el Comité Nacional de Transportes y se ha dado información a los transportistas españoles, con objeto de que tomen, a su vez, las medidas oportunas para hacer frente a la situación que se pueda producir. El Gobierno se ha puesto en contacto con las autoridades consulares españolas en Francia para que presten toda la ayuda necesaria. Al mismo tiempo, se ha informado a las autoridades españolas competentes

en los puestos fronterizos con Francia. En el día de ayer tuve ocasión de escribir una carta a mi colega francés, el ministro de Transportes, para pedirle que pusiera en aplicación la resolución recientemente adoptada por el Comité de Regiones de la Unión Europea, en la que se aconseja que, en caso de huelga de transportes, se organicen unos corredores internacionales para que se garantice la libre circulación de personas y de bienes por todo el territorio de la Unión Europea. Al mismo tiempo le he solicitado que, en su caso, tome las medidas oportunas para prestar protección policial a los camioneros españoles.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ MOLINA**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, no sé si dejar esta situación en manos de autoridades consulares, de las propias organizaciones del transporte o en una simple carta es lo adecuado. Quizá fuera más apropiada una actuación más personalizada del propio ministro, más directa e incluso más decidida, pero en cualquiera de los casos, señor ministro, ustedes tienen la responsabilidad de gobernar en estos momentos. Si usted considera que las medidas anunciadas son las correctas, no seremos nosotros quienes le hagamos distraer su tiempo con otras propuestas que pudiéramos considerar más acertadas, en absoluto. Señor ministro, tiene usted todo nuestro apoyo, pues aquí no hay más objetivo que evitar que seamos los españoles quienes paguemos la huelga de los franceses, y eso lo tienen que garantizar ustedes, nuestro Gobierno.

Si, finalmente, señor ministro, la huelga tiene lugar y no se garantiza la libre circulación de los transportistas españoles, fíjese que tan sólo para la región de Murcia las consecuencias se traducen en la paralización de más de 2.000 camiones, y bastaría que las exportaciones quedaran bloqueadas durante 48 horas para que la campaña de hortalizas se venga abajo. Extrapole estos datos al resto del país y comprenderá la magnitud del problema. Señor ministro, tome iniciativas decididas, cuenta con nuestro apoyo, eso téngalo muy claro. Exija y consiga corredores garantizados para nuestros camioneros y evite la pérdida de miles y miles de millones de pesetas que es lo que para la economía española supondría el bloqueo de la red viaria francesa. Esa es su obligación y ese es el reto.

En cualquiera de los casos y sin ánimo de polemizar en absoluto, permítame recordar, por aquello de las actuaciones y después de que ocurran los hechos, que los últimos damnificados de la última huelga no han recibido todavía sus ayudas.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortiz. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias.

Señoría, usted puede comprender que el Gobierno no puede evitar que se produzca una huelga en territorio francés. No está al alcance del Gobierno español evitarlo, y sabe usted que el ejercicio legítimo del derecho de huelga entra en conflicto con el principio de libre circulación de bienes y servicios que rige en la Unión Europea. Por tanto, es la Comisión Europea la que tiene que interponer la correspondiente denuncia, y sabe usted que esa denuncia se dilucida ante los tribunales de justicia, que son los que al final determinarán las indemnizaciones que, en caso de daños y perjuicios, corresponderán a los camioneros españoles. Pero no se puede hacer a un Gobierno responsable más allá de la responsabilidad que éste puede asumir en términos razonables.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON GERARDO TORRES SAHUQUILLO, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿EN QUÉ SITUACIÓN SE ENCUENTRA EL CONVENIO ENTRE RENFE Y LA DIPUTACIÓN GENERAL DE ARAGÓN QUE TIENE POR OBJETO MANTENER EN SERVICIO LAS LÍNEAS REGIONALES DE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN? (Número de expediente 180/000839)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 14, que formula al Gobierno el diputado don Gerardo Torres Sahuquillo, del Grupo Socialista.

Señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Muchas gracias, señor presidente. ¿En qué situación se encuentra el convenio entre Renfe y la Diputación General de Aragón, que tiene por objeto mantener en servicio las líneas regionales de la Comunidad Autónoma de Aragón?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Torres. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo):

Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, los servicios de Renfe me informan que Renfe ya ha realizado los trámites pertinentes para la firma del nuevo convenio y sólo está pendiente de la decisión de la Diputación General de Aragón sobre la fecha en que tendrá lugar la firma del mismo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro. Señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Señor ministro, este convenio está sin firmar porque las Cortes de Aragón lo rechazaron a pesar de que lo aprobó el Gobierno del Partido Popular. Y lo rechazaron porque es lesivo para los aragoneses. La Diputación General de Aragón tendría que pagar a Renfe cerca de 1.200 millones de pesetas en dos años, y ello con una reducción de los servicios hasta ahora prestados y sin que quede garantizado el futuro de los servicios regionales de ferrocarril a partir de esa fecha.

Esta situación preocupa mucho en Teruel, porque nuestra ciudad es la única capital de provincia de España que no tiene comunicación ferroviaria directa con Madrid, y de seguir algún tiempo más en la situación actual, nos tememos lo peor: que nos quedemos sin tren. La línea férrea Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Canfranc es la única de las que existen en Aragón que nos vertebra como comunidad, que contribuye a la ordenación del territorio aragonés y también la única de que dispone la ciudad de Teruel, señor ministro. Por eso es dramática para los turolenses su contestación de fecha 18 de julio de este año —vaya fecha que escogieron ustedes para contestar a mi pregunta escrita—, donde se me anuncia que no piensan hacer nada por mejorar el estado de la línea ni Renfe ni el Ministerio de Fomento. Esta línea, señor ministro, necesita que se continúen las inversiones que realizó Renfe entre los años 1991-1992 y que fueron de unos 2.500 millones de pesetas, aproximadamente.

El plan ferroviario para Aragón aprobado por las Cortes aragonesas viene a decir que con unas inversiones de 3.500 millones, en el escenario 1998-2005, los tiempos de Teruel a Zaragoza y de Teruel a Valencia podrían disminuir en una hora. En la actualidad cuesta tres horas. Después de lo dicho, resulta más penoso comprobar que no han puesto ustedes ni una sola peseta en los Presupuestos Generales del Estado para 1998 en esta línea. Junto a esto se producen agravios comparativos que molestan y no comprendemos. La línea de Alcoy a Játiva en la Comunidad Valenciana, vecina de la aragonesa, estaba catalogada como línea de tipo f, destinada a desaparecer. La comunidad autónoma la mantuvo mediante un convenio con Renfe y ahora se va a empezar a remodelar con cargo al Ministerio de Fomento que usted dirige. Nos parece muy bien que se haga esto en Valencia, pero ¿por qué no en Aragón? Cambie su posición, señor ministro. Denos a los turolenses una oportunidad con nuestro tren.

Muchas gracias, señor presidente. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Silencio, señorías. Muchas gracias, señor Torres. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, usted comprenderá que el dinero disponible en el capítulo 6 del Ministerio de Fomento hay que distribuirlo razonablemente entre todas las comunidades autónomas, y si usted hace la suma verá que para el próximo ejercicio 1998 la Comunidad Autónoma de Aragón sale muy bien librada. Esta tarde hay una interpelación —tendremos ocasión de ponerlo de relieve— y verán ustedes que hay una fuerte inversión en infraestructuras ferroviarias a través del tren de alta velocidad. Por consiguiente, no hablemos de agravio comparativo ni saquemos todas las infraestructuras al mismo tiempo en todos los lugares de España, porque ustedes han gobernado 14 años y saben muy bien que en cada ejercicio hay que distribuir el dinero del que se dispone de manera razonable, equitativa y en beneficio de la cohesión y de la solidaridad territorial.

Yendo al problema concreto, S. S. sabe que los convenios entre Renfe y las comunidades autónomas para que éstas financiaran, por lo menos en parte, determinado tipo de trayectos de ferrocarril es algo que puso en marcha, y a mi juicio inteligentemente, la anterior presidenta de Renfe, la señora Mercé Sala, e hizo un buen servicio a Renfe y hoy es una empresa que funciona mejor. Lo que ocurre, señoría, es que algunas comunidades autónomas como Aragón, gobernada por ustedes, no paga lo que está previsto en esos convenios. Y no sólo la Comunidad Autónoma de Aragón, sino otras. Esa es la razón por la cual hubo que denunciar el convenio y es la razón por la que se intenta hacer un nuevo convenio donde, por lo menos, haya la obligación de pagar la deuda que se contrae con Renfe. Renfe es una empresa que tiene que cuidar de su cuenta de resultados y, como ha de hacerlo, ha de firmar convenios que le permitan disminuir, en la medida de lo posible, su déficit de explotación. Señoría, yo podría citar otras comunidades autónomas gobernadas por socialistas que no pagan la deuda con Renfe, pero no es ese el problema. El problema es justamente la seriedad y traer a este Parlamento las cuestiones desde la perspectiva rigurosa y no desde la perspectiva demagógica. Las deudas con Renfe hay que pagarlas, y la Comunidad Autónoma de Aragón tiene deudas con Renfe desde el año 1994, desde entonces no ha pagado ni una sola peseta de la deuda contraída con Renfe.

Muchas gracias, señor Presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON CRISTÓBAL JUAN PONS FRANCO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ MEDIDAS HA ADOPTADO RECIENTEMENTE EL MINISTERIO DE FOMENTO EN RELACIÓN AL TRANSPORTE MARÍTIMO DE MERCANCÍAS PELIGROSAS? (Número de expediente 180/000848)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta numero 21, que formula al Gobierno, el diputado don Cristóbal Juan Pons Franco, del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PONS FRANCO**: Gracias, señor Presidente.

Señor ministro, es de todos conocido que las operaciones de transporte de mercancías peligrosas han ido aumentando considerablemente durante la segunda mitad del siglo, debido fundamentalmente al aumento de la utilización de dichas mercancías. Según estimaciones de la Organización Marítima Internacional, más del 50 por ciento de las cargas que en la actualidad se transportan por vía marítima pueden considerarse como peligrosas o perjudiciales. En muchos países marítimos se han ido tomando medidas a lo largo de los años para reglamentar, por vía legislativa o por la vía de las recomendaciones, el transporte de estas mercancías. Pero dicha circunstancia es especialmente preocupante en el caso de España, sobre todo por la extensión de su litoral y por su dependencia de los recursos naturales que proporciona al mar, así como también por las potenciales repercusiones negativas que podrían derivarse para su política turística. Es por ello, señor Ministro, que le formulo la siguiente pregunta: ¿Qué medidas ha adoptado recientemente el Ministerio de Fomento en relación al transporte marítimo de mercancías peligrosas?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Pons. Tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, la respuesta del Gobierno se ha desarrollado en tres líneas. La primera ha sido la publicación del Real Decreto de 24 de julio, referente a las condiciones marítimas exigidas a los buques que transporten mercancías peligrosas o contaminantes con origen o destino en puertos nacionales. Este real decreto incorpora la Directiva 93/75 de la Unión Europea, que impone a los buques procedentes de puertos extracomunitarios la obligación de notificar al salir del puerto de carga, y como condición para que les sea autorizada la entrada en un puerto o fondeadero comunitario toda la información relativa a la identidad y características del buque, puerto de destino, fecha de llegada, itinerario previsto, denominación técnica de las mercancías peligrosas o contaminantes, categoría del riesgo, cantidad y ubicación de las mismas a bordo.

La segunda línea de actuación es consecuencia de haber conseguido que la Organización Marítima Internacional aprobara una resolución en el Comité de Seguridad Marítima que obliga a los buques que transporten cargas potencialmente peligrosas o contaminantes a notificar estas circunstancias cuando naveguen a la altura de Finisterre y de Tarifa. La citada resolución es obligatoria desde el pasado 3 de junio.

Y la tercera línea de actuación, también dentro del marco de la Organización Marítima Internacional, ha sido la consecución del establecimiento de dos zonas de separación de tráfico marítimo en Finisterre y Tarifa, a la que se podrá unir pronto otra zona de separación en el cabo de Gata, para lo que España ya ha presentado una nota de solicitud en la Organización Marítima Internacional. Es simplemente un resumen de un conjunto de medidas que llevaría demasiado tiempo explicar aquí.

Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señoría.

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

— **DEL DIPUTADO DON JUAN JOSÉ ORTIZ PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿EN QUÉ ESTADO SE ENCUENTRA EL PLAN NACIONAL DE SERVICIOS ESPECIALES DE SALVAMENTO DE LA VIDA HUMANA EN EL MAR Y DE LA LUCHA CONTRA LA CONTAMINACIÓN EN EL MEDIO AMBIENTE? (Número de expediente 180/000849)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 22, que formula al Gobierno el Diputado don Juan José Ortiz Pérez, del Grupo Popular.

Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, el litoral español, tanto en su parte continental como en su parte insular, se encuentra rodeado de rutas marítimas de gran importancia nacional e internacional. Próximos a nuestras costas pasan todos los años miles de buques; según mis datos, unos 70.000 por el Estrecho y unos 50.000 por la zona noroeste, y pasan con cargamentos diversos, en condiciones climatológicas frecuentemente adversas y, en un alto porcentaje, con mercancías peligrosas. El Plan nacional de salvamento y seguridad marítima, de competencia estatal, tiene como finalidad inmediata el establecimiento y mantenimiento de una organización nacional de búsqueda, salvamento y lucha contra la contaminación del medio marítimo, con el objeto de alcanzar las mayores probabilidades de éxito en la respuesta a las emergencias acaecidas en cualquier lugar de las zonas de responsabilidad marítima asignadas a España. El actual plan finaliza a finales del presente año, por lo que, según mi opinión, es necesario que el Gobierno elabore un nuevo plan que tenga en cuenta las experiencias de años anteriores y ofrezca una mayor confianza a las personas que se hacen a la mar y una mejor protección del medio marino.

Por todo lo expuesto, y para conocer la opinión del propio Gobierno, le formulo la siguiente pregunta: ¿en qué estado se encuentra el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de lucha contra la contaminación en el medio ambiente?

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Ortiz.  
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, el Plan nacional de servicios especiales de salvamento de la vida humana en el mar y de lucha contra la contaminación se encuentra en la última fase de elaboración. Razonablemente, podemos pensar que estará aprobado antes de que concluya el año.

En relación con las previsiones del nuevo plan, debo señalar que contiene los elementos necesarios para garantizar el cumplimiento de las obligaciones nacionales e internacionales de España en materia de salvamento marítimo y de lucha contra la contaminación en el área de responsabilidad que está asignada a nuestro país, que comprende 1.500.000 kilómetros cuadrados, todo ello bajo la aplicación del principio de coordinación con las restantes administraciones e instituciones que cuentan con medios susceptibles de ser utilizados en las tareas de salvamento y de lucha contra la contaminación. El plan prevé la apertura de ocho nuevos centros coordinadores, hay un programa de unidades de intervención rápida de salvamento que contempla la entrada en servicio de diez nuevas embarcaciones y el número de buques de salvamento o remolcadores se mantiene, con un sistema que aprovecha el exceso de capacidad de remolque del entorno portuario para racionalizar costes. Las unidades aéreas seguirán, como en el presente, con 24 horas de servicio; la lucha contra la contaminación marítima contará con nuevas unidades de superficie en el marco de la colaboración con las autoridades portuarias y, en definitiva, por resumir, puedo trasladar a S. S. que el plan supondrá la inversión de 4.000 millones de pesetas en equipamiento electrónico, buques y elementos de lucha contra la contaminación marina y supondrá la creación de más de 100 puestos de trabajo directos.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON ÁNGEL MARIO CARREÑO RODRÍGUEZ MARIBONA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CÓMO AFECTARÁN AL SECTOR DEL TRANSPORTE LAS MEDIDAS APROBADAS EN CON-**

**SEJO DE MINISTROS DE FECHA 11 DE JULIO DE 1997 EN RELACIÓN A LA MODIFICACIÓN DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACIÓN DE TRANSPORTES TERRESTRES? (Número de expediente 180/000852)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 25, que formula al Gobierno el diputado don Ángel Mario Carreño Rodríguez-Maribona, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor ministro, aprobado en 1990 el reglamento de ordenación de los transportes terrestres, el proceso de liberalización del transporte por carretera tiene dos fechas fundamentales: la primera, el 1 de enero de 1996, fecha en que, de conformidad con el reglamento CE 2454/1992, el transporte de viajeros efectuado por cualquier transportista no residente está permitido prácticamente sin limitaciones; la segunda, el inmediato 1 de julio de 1998, fecha a partir de la cual otro reglamento CE 3118/1993, sobre cabotaje, establece que transportistas de los países de la Unión Europea puedan realizar transporte interior con carácter temporal en cualquier país de la Unión.

Estos dos reglamentos CE, posteriores a aquel de España de 1990, obligan a los países miembros de la Unión Europea a su entrada en vigor, haciéndola, en la medida de lo posible, compatible con la protección y adaptación gradual de su sector transporte. Consecuentemente, el Consejo de Ministros ha aprobado el 11 de julio una modificación, vía real decreto, del reglamento de la LOTT. ¿Cómo afectarán, señor ministro, al sector transporte las medidas aprobadas en dicho Real Decreto 1136/1997?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Carreño.  
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, creo que el conjunto de medidas adoptadas por el Gobierno van a producir, de hecho están produciendo ya, efectos extraordinariamente positivos en el sector del transporte terrestre.

Como ha señalado S. S., el Gobierno modificó el real decreto que aprobaba el reglamento que desarrollaba a su vez la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, y esa reforma se ha hecho con un sentido liberalizador y, como es lógico, recogiendo en la medida de lo posible los principios y directrices de la Unión Europea.

Posteriormente a ese decreto, y esta es la actividad importante, se han dictado cinco órdenes ministeriales que suponen una primera fase en la total reestructura-

ción del sector. Estas cinco órdenes ministeriales afectan y regulan respectivamente el acceso a la profesión de transportista, el transporte de mercancías, el transporte de viajeros, las actividades auxiliares y complementarias del transporte y las cooperativas de transportistas y sociedades de comercialización. En definitiva, lo que hacen estas órdenes ministeriales es despejar incertidumbres y crear un marco de ordenación que ha sido negociado con el Comité Nacional de Transportes. Más en concreto y por lo que respecta al transporte de viajeros, se ha dado un paso decisivo en la liberalización, terminando con los contingentes y estableciendo unos requisitos mínimos para operar en el mercado, lo cual debe racionalizar el acceso al mercado.

En el caso del transporte de mercancías, hemos abierto una etapa de transición preparatoria de la plena liberalización y en esa nueva regulación se favorece la concentración de empresas para hacer frente a la excesiva atomización que tiene actualmente el sector en el transporte de mercancías, se pone fin a la política de controles cuantitativos de la oferta y se pone fin también al sistema de tarifas obligatorias. Se elevan, por último, considerablemente los niveles mínimos de formación exigibles para el acceso a la profesión de transportista.

Concluyo diciendo, porque todo ello implica una profunda reordenación del sector, que, como no podía ser menos, se ha abierto un proceso de negociación permanente con el sector del transporte y, gracias a esas negociaciones, todas las disposiciones adoptadas lo han sido con pleno acuerdo del Comité Nacional de Transportes, que es donde está representada la inmensa mayoría del sector. De esta manera se empieza a dar satisfacción a un sector que tenía graves problemas, que necesitaba una reestructuración y, sobre todo, que requería favorecer el proceso de concentración, en cualquier caso.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON ARSENIO FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUÁLES SON LAS PREVISIONES DEL GOBIERNO CON RESPECTO A LAS OBRAS DEL PUENTE DE PIEDRAFITA, QUE UNE GALICIA CON CASTILLA Y LEÓN POR CARRETERA? (Número de expediente 180/000853)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 26, que formula al Gobierno el diputado don Arsenio Fernández de Mesa Díaz del Río, del Grupo Parlamentario Popular.

Señor Fernández de Mesa.

El señor **FERNÁNDEZ DE MESA DÍAZ DEL RÍO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, señor ministro de Fomento, pasadas ya las elecciones gallegas, por lo tanto, fuera de los fragores más o menos interesados y de los mítines, independientemente de los resultados que hayamos obtenido, si los gallegos tenemos algo claro es que este Gobierno ha impulsado de manera definitiva la terminación y el remate de las autovías que unen Galicia con la meseta, acabando con el aislamiento histórico que han padecido los gallegos durante tantos años.

Por ello, señor ministro, le pregunto: ¿qué previsiones tiene el Ministerio de Fomento para las obras del puente de Piedrafita, uno de los escollos más importante que han existido, que une Galicia con Castilla y León por carretera?

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Fernández de Mesa.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, solamente desde la ignorancia o desde la mala fe se ha podido negar la voluntad política de este Gobierno de concluir las autovías gallegas. En lo que va de año hemos inaugurado aproximadamente unos 70 kilómetros de autovías gallegas y de aquí a finales de año creo que podremos inaugurar otros 20 o 30, si no hay un exceso de lluvia y el tiempo lo permite. Para el ejercicio presupuestario de 1998 hay 45.000 millones destinados solamente a las autovías gallegas. Puedo pensar razonablemente que, si no se producen circunstancias que ahora serían imprevisibles, las autovías gallegas, excepción hecha de los tramos de Piedrafita, deberán estar terminadas completamente hacia finales de 1998, y que quedarán pendientes, por el contrario, los cinco tramos de Piedrafita por la propia magnitud de la obra, por la propia magnitud de la inversión y por la complejidad técnica. De acuerdo con los servicios técnicos del Ministerio de Fomento, los 70.000 millones de inversión que van a requerir los cinco tramos de Piedrafita podrán concluirse aproximadamente hacia finales del año 2000.

Muchas gracias, señor presidente.

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

— **DEL DIPUTADO DON LUIS ÁNGEL FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ PREVISIONES TIENE EL MINISTERIO DE FOMENTO PARA EL TRAMO DE LA CN-340 ENTRE LAS LOCALIDADES DE GUADIARO Y ESTEPONA? (Número de expediente 180/000854)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 27 que formula al Gobierno el diputado don Luis Ángel Fernández Rodríguez, del Grupo Parlamentario Popular. Señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor presidente. Señor ministro, durante los últimos 14 años el Campo de Gibraltar y la provincia de Cádiz ha sido, objetivamente hablando, una de las zonas más olvidadas de España. Basta con recordar que en todos esos años, tan sólo se han desdoblado 15 kilómetros de carretera en toda la provincia, para darse cuenta de que esto es así. Afortunadamente, el actual ministro de Fomento ha invertido la tendencia y obras tan necesarias como la San Roque-Guadiaro o el acceso norte al puerto de Algeciras son hoy ya una feliz realidad. De hecho, en tan sólo un año, el actual Gobierno ya ha desdoblado más kilómetros de carreteras en el Campo de Gibraltar y en la provincia de Cádiz que todos los gobiernos socialistas anteriores. Ello no es óbice, señor ministro, para que desde el Partido Popular de Andalucía sigamos reclamando una mejora de nuestras infraestructuras, y aunque se haya perdido una oportunidad histórica por la negligencia del gobierno anterior, como ha sido la reciente celebración de la *Ryder Cup* que debería de haber solucionado, de una vez por todas, los accesos al Campo de Gibraltar y, en concreto, el tramo que falta por desdoblar entre las localidades de Guadiaro y Estepona, no por ello —repite— debemos dejar de insistir en la necesidad de una alternativa gratuita, sin peaje, a la futura autopista de la Costa del Sol. Y no porque los que antes no hicieron nada, ahora se manifiesten —con poco éxito y en coches oficiales, pero se manifiestan—, sino porque esa alternativa es justa y necesaria para el desarrollo de nuestra tierra y, por tanto, una demanda inexcusable para todos los hombres y mujeres del Partido Popular de Andalucía.

De ahí la pregunta que le formulamos sobre los planes del Gobierno para dicho tramo de carretera entre Guadiaro y Estepona.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Rodríguez. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente. Muchas gracias, señoría.

Querría comenzar mi contestación a S. S. poniendo de relieve que este Gobierno ha puesto en marcha un pequeño programa de autopistas de peaje que está inspirado en dos principios. El primero es generar inversión, actividad económica, crecimiento económico y empleo. Por eso el programa prevé una inversión de 240.000 millones de pesetas con cargo a la iniciativa privada. En segundo lugar, ese programa de autopistas de peaje se apoya en un segundo principio que para es-

te Gobierno es un principio irrenunciable, y es que no hará ninguna autopista de peaje allí donde no haya una alternativa gratuita en buen estado y que sea suficiente para atender las necesidades del tráfico. Este principio se aplica, por tanto, al tramo al que se refiere su señoría, al tramo entre Estepona y Guadiaro, donde en estos momentos existe una carretera claramente insuficiente. Por eso se va a poner en marcha el estudio informativo para proceder a la ampliación y a la mejora de lo que es la alternativa gratuita. Cuando tengamos ese estudio informativo podremos ver en qué consiste esa mejora y esa ampliación de la nacional 320 —me parece que es—. No está excluido a priori que en algunos tramos haya tres carriles y en otros haya un auténtico desdoblamiento hasta generar en esos tramos concretos una auténtica autovía cuando así se desprenda del estudio informativo.

Debo añadir que la autopista de peaje que va distante de lo que es la autovía del Mediterráneo permitirá, a su vez, descongestionar la autovía gratuita que pueden utilizar todos aquellos ciudadanos que no quieran o no puedan pagar el peaje. Una autopista de peaje favorece a todo el mundo, a quienes la utilizan, pagando, y a quienes utilizan la alternativa gratuita, porque se encuentra ésta más descongestionada como consecuencia de la existencia de una autopista de peaje. Además, naturalmente, de favorecer el crecimiento económico y el empleo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro de Fomento.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA ANA MARÍA TORME PARDO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ PREVISIONES TIENE EL MINISTERIO DE INTERIOR EN ORDEN AL DESARROLLO EN COMISARIAS DEL LLAMADO «SERVICIO DE ATENCIÓN A LA MUJER» (SAM)? (Número de expediente 180/000847)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 20 que formula al Gobierno la diputada doña Ana María Torme Pardo, del Grupo Parlamentario Popular. Señora Torme.

La señora **TORME PARDO**: Señor presidente, señorías, señor ministro, un principio esencial en la configuración de una policía moderna es el de su proximidad a los ciudadanos, proximidad que ha de darse en el desempeño de las tareas que le son propias: proteger el libre ejercicio de las libertades y derechos así como garantizar la seguridad ciudadana.

Esta consideración es especialmente relevante cuando los ciudadanos son víctimas de delitos que

por su naturaleza afectan a esferas emocionales y psicológicas de su personalidad, así como cuando de una forma muy directa afectan al derecho a su intimidad. Todo ello presenta un matiz muy especial cuando se trata de delitos de violencia contra la mujer. Es precisamente en este caso cuando la tarea policial, en su desarrollo, requiere ser especialmente cuidadosa, sobre todo en el momento inicial de atención a la víctima y de formulación de la denuncia. Así no se induciría lo que podríamos denominar como un segundo estado de victimización. De ahí que el servicio de atención a la mujer cumpla una función esencial para garantizar que las diligencias propias de la labor de investigación de los delitos producidos se desarrollen en un contexto adecuado y por parte del personal idóneo. Sólo así se puede inspirar una mayor confianza en las mujeres y un mayor apoyo, en un momento en que se encuentran en una situación emocional especialmente difícil, para así evitar la aparición de traumas añadidos a los propios del delito de que han sido víctimas. El desarrollo de este servicio de atención a la mujer requiere un notable esfuerzo no sólo en lo que se refiere a las infraestructuras policiales necesarias sino también en cuanto a la formación especial de este personal, para que esté debidamente sensibilizado. Todo ello creo que va a ser posible gracias a la sensibilización que ha mostrado el Ministerio de Interior, que ha venido dando muestras de este esfuerzo a lo largo de sus actuaciones.

Por todo ello y teniendo en cuenta la declaración de Naciones Unidas según la cual la violencia contra la mujer es el crimen encubierto más numeroso en el mundo, le formulo, señor ministro, la siguiente pregunta: ¿Qué previsiones tiene el Ministerio de Interior en orden al desarrollo en las comisarías del llamado servicio de atención a la mujer?

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Torme.

Señor ministro de Interior.

El señor **MINISTRO DE INTERIOR** (Mayor Oreja): Señor presidente, señoría. El Ministerio de Interior tiene un criterio muy claro en el sentido de que la actuación policial debe ir encaminada a los sectores más desprotegidos.

Como S. S. sabe, el servicio de atención a la mujer se creó en 1988 y ha ido ampliando su ámbito de actuación a lo largo de estos años para dar una respuesta correcta y adecuada a la criminalidad, en sus diferentes facetas, contra la mujer. En la actualidad existen 15 ciudades en las que funciona este servicio de atención a la mujer: Madrid, Barcelona, Valencia, Alicante, Málaga, Sevilla, Granada, Las Palmas, Ávila, Zaragoza, La Coruña, Palma de Mallorca, Santander, Oviedo y Toledo. En este sentido, el Ministerio de Interior va a adoptar las siguientes medidas. En primer lugar, una

potenciación de los actuales servicios de atención a la mujer a través de una dirección unitaria en la investigación de esos delitos, de los programas de cooperación con instituciones y las ONG y la integración de personal más especializado para reforzar la investigación de delitos.

En segundo lugar, se va a acometer la ampliación del SAM, con el siguiente calendario. De modo inmediato, en tres meses, se va a implantar este servicio en las siguientes ciudades: Cádiz, Santa Cruz de Tenerife, Valladolid, Murcia y Vigo; entre seis y nueve meses se implantará en las ciudades de Córdoba, Almería, Albacete, Ciudad Real, Cuenca y Guadalajara, y entre uno y dos años se implantará este servicio en el resto de las capitales de provincia y en las ciudades más importantes que cuenten con comisaría de policía.

En tercer lugar, se va a poner en marcha el nuevo servicio de atención a la familia, convencidos de que la mujer, como víctima, no debe considerarse de forma aislada sino que la problemática surge del entorno familiar y afecta a la estructura de la familia. Exige dar una respuesta unitaria a esta problemática de delincuencia en el seno de la familia, incluyendo no sólo a la mujer sino también a los menores y a las personas que constituyen la tercera edad.

Para dar esa respuesta policial adecuada, la Dirección General de la Policía va a desarrollar un programa de integración de estos servicios de asistencia a la mujer y del Grume, que son los grupos de menores de la Policía, de forma y manera que se va a formalizar un nuevo servicio de atención a la familia, considerado de una forma global y unitaria. En definitiva, se va a hacer un esfuerzo en esas direcciones, y, además, quiero decirle que estos servicios de atención a la familia en el plazo de un año se acometerán en las plantillas de Madrid, Barcelona, Valencia, Málaga, Sevilla, Granada, Las Palmas, Tarragona, Oviedo, Palma de Mallorca y Santander.

Como usted bien decía, señoría, las 16.378 denuncias en el año 1996 de malos tratos de maridos a sus esposas confirman la necesidad de este esfuerzo.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor ministro de Interior.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ BORRELL FONTELLAS, DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, QUE FORMULA AL VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA: ¿QUÉ CAMBIOS SE PRODUJERON EN EL PROYECTO DE PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO PARA 1998 ENTRE EL MIÉRCOLES 24 DE SEPTIEMBRE Y EL VIERNES 26 DE SEPTIEMBRE? (Número de expediente 180/000832)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 8 que formula al Gobierno el diputado don Josep Borrell Fontelles del Grupo Socialista.

Señor Borrell.

El señor **BORRELL FONTELLES**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor vicepresidente, ¿qué cambios se produjeron en el proyecto de ley de presupuestos entre el miércoles 24 de septiembre y el viernes 26 de septiembre?

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

Señor vicepresidente primero del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor presidente, señoría, el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 1998 no sufrió ninguna modificación entre las fechas que usted cita en su pregunta.

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

Señor Borrell.

El señor **BORRELL FONTELLES**: Muchas gracias, señor presidente.

Señorías, el miércoles 24 de septiembre el jefe de la Oficina Presupuestaria del Presidente del Gobierno en documento oficial, sellado y rubricado en todas sus páginas, advertía que la ejecución del presupuesto de 1997 pone de manifiesto la falta de rigor presupuestario y la incapacidad para controlar la evolución del gasto (estoy leyendo); que los créditos de gasto habrán experimentado a finales de 1997 el exorbitante —el adjetivo no es de la oposición, es del Gobierno— aumento de 600.000 millones ni previstos ni financiados; que el objetivo del déficit no se habría cumplido si no se hubiesen producido circunstancias ajenas a la Administración española que no se podrán repetir en 1998; que el presupuesto para 1998 conlleva, pues, un déficit adicional (sigo leyendo) de 600.000 millones que exigirá aumento de los impuestos. Asimismo, en ese informe se pone de manifiesto la disconformidad del que lo suscribe con varios artículos de la Ley de presupuestos por los que se aumenta la posibilidad de gasto, se relaja la disciplina presupuestaria, se crean organismos innecesarios y se aumentan los créditos ampliables. Casi nada.

Pero según el Gobierno, el día 25 de septiembre, al día siguiente, ese informe fue corregido y sustituido por otro, después de conocer los verdaderos presupuestos. Y el señor Barea, una vez conocidos, llegó a la conclusión de que eran estupendos, rigurosos y coherentes. Sin embargo, los artículos de la Ley de presupuestos en cuestión, los artículos objeto de crítica, no han sido modificados. El supuesto cambio de criterio

del señor Barea es tan milagroso e instantáneo como el de San Pablo camino de Damasco. Su historia de un informe elaborado sobre un presupuesto que no es, según dicen, y al día siguiente se dice lo contrario, sería cómica si no fuese patética.

Ahora tiene usted tres minutos para despotricar y desahogarse. Sabe usted que no le podré contestar, pero por mucho que se gargarice con sus frases hechas sobre el rigor y la austeridad, todo el mundo sabe ya que no tienen credibilidad presupuestaria alguna. **(Aplausos.)**

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

Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor Borrell, los que hemos sido parlamentarios desde 1982 sabemos que cuando se está en la oposición no se tiene el privilegio de contestar el último. Usted debería saberlo porque ejerció el derecho durante bastantes años.

Pero, además, usted protestaba ante la Presidencia cuando la oposición hacía uso de documentos de esta naturaleza. Yo no voy a protestar, señor Borrell. Simplemente le voy a dar razones. Primero, que las únicas desviaciones en los presupuestos del año 1997 son los 320.000 millones que ya le explicó el vicepresidente segundo con ocasión del debate presupuestario. El resto de las ampliaciones o modificaciones tienen cobertura por la vía de ingresos o gastos. En segundo lugar, los 600.000 millones a los que hace referencia el señor Barea se apoyaban, como él mismo explicó, en previsiones a partir de las cuales hizo él el informe del día 8 de septiembre. Cuando conocido ese informe, el día 24 de septiembre se le hicieron las aclaraciones precisas, el señor Barea retiró sus objeciones, y hasta tal punto las objeciones del señor Barea no debieron de ser demasiado sustanciales que ustedes al formular las enmiendas, teniendo ese informe, no han hecho caso del señor Barea. No han presentado las enmiendas que el señor Barea sugería, lo cual quiere decir que para ustedes también el informe del señor Barea tiene una importancia relativa. **(Aplausos.—El señor Borrell Fontelles: Eso no es verdad.)**

El problema de este debate es mucho más sencillo. El problema de este debate, señor Borrell, es que ustedes, desde que salieron del Gobierno, todas las mañanas se encuentran con el espejo, se miran al espejo y dicen: ¿Qué estará pasando para que a nosotros, tan perfectos y tan competentes, no nos salieran nunca las cuentas de los presupuestos y a estos chicos del Gobierno, tan inexpertos y tan incompetentes, les hayan cuadrado las cuentas del déficit de 1996 y las de 1997 las vayan a mejorar en una décima? Ustedes, que tuvieron desviaciones —le leo las de los últimos ejercicios— del orden del 166 por ciento en materia de déficit.

Señor Borrell, ustedes no soportan que nosotros separamos cuadrar las cuentas (**Rumores.—El señor Cercas Alonso: A martillazos.**); ése es su problema. Yo le recomiendo, señor Borrell, que deje de hacer ejercicios de narcisismo, que hagan una cura de humildad y que, en lugar de narcisismo, de una vez empiecen a hacer oposición.

Muchas gracias. (**Aplausos.—Rumores.**)

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

— **DEL DIPUTADO DON MARIANO SANTISO DEL VALLE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA: ¿PIENSA EL GOBIERNO MODIFICAR SU ESTRATEGIA Y OBJETIVOS PRIVATIZADORES ANTE EL MAL RESULTADO ECONÓMICO OBTENIDO EN LA ÚLTIMA PRIVATIZACIÓN REALIZADA Y REFERENTE A LA EMPRESA ENDESA? (Número de expediente 180/000845)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 18, que formula al Gobierno el diputado don Mariano Santiso del Valle, del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Señor presidente, señor vicepresidente del Gobierno, la pregunta es muy concreta. Ante los malos resultados que está teniendo para el Estado la privatización de Endesa, fundamentalmente por sus propios errores, con la operación de Enersis en Chile, ¿piensan tomar medidas cautelares y cambiar su estrategia privatizadora?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Santiso. Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Álvarez-Cascos Fernández): En principio, no, señor diputado, porque, a diferencia de la valoración que hace S. S., a juicio del Gobierno el resultado económico de la privatización del 25 por ciento de Endesa es satisfactorio.

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

Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Señor vicepresidente, ustedes mismos tienen grandes contradicciones,

puesto que por una parte el señor vicepresidente segundo del Gobierno reconocía hace muy pocos días que para Endesa y para el Estado era un problema serio, pues iba a dejar de ganar, es decir, iba a colocar sus acciones en torno a 100.000 millones menos en valor de lo que preveía. Prueba de ello es que el máximo de cotización que ha tenido Endesa, 3.302 pesetas por acción, ha habido que colocarlo en la oferta pública a 2.583; después ha venido la tormenta de estos días que la hizo caer a 2.565 ayer y, en este justo momento, está cotizando a 2.665 pesetas. De todo ello hay que decir que la cartera del Estado a fecha de ayer, prácticamente en diez días, ha perdido en valor globalmente 328.000 millones de pesetas, y que el valor de Endesa en Bolsa, también en estos últimos días, es de 230.000 millones menos de lo que era hace escasos días.

Por último, nos preocupa mucho que el nombre de nuestro país y de Endesa estén en estos momentos en el punto de mira de América Latina, por una operación efectuada en Chile que consiste en vender en 500 millones de dólares a los poseedores del 0,06 por ciento de Enersis, a través de Chispas, mientras que el resto de accionistas que tienen el 96 por ciento, es decir, los fondos de pensiones, van a recibir 1.000 millones de dólares. A esta operación en Chile hoy se le llama el robo del siglo, ya que desgraciadamente, Endesa, cumpliendo probablemente toda la legalidad vigente en Chile, no ha respetado la transparencia para evitar que el resto de accionistas hoy, en Chile, clamen escandalizados ante operaciones de este tipo, que además han servido para minusvalorar las propias acciones de Endesa en nuestro país. Creemos que es un proceso sobre el que hay que reflexionar para evitar este tipo de oscurantismos que pongan en entredicho el nombre de España.

Nada más y muchas gracias.

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

Señor vicepresidente primero del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor Santiso, centrándonos en el tema objeto de la pregunta y no en otras consideraciones que ha añadido usted a lo largo del debate, quiero decirle que, en la privatización de Endesa, primero se han batido los récords en cuanto a peticionarios: 1.600.000. En segundo lugar, quiero decirle que en esta privatización, aunque a usted le parezca irrelevante, se han pagado las comisiones más bajas de la historia de España, el 1,95 por ciento; en la anterior operación de Endesa, en 1994, se pagó el 3,01 por ciento en comisiones. En tercer lugar, el resultado es de 679.000 millones de pesetas, y si ejercitan su derecho de opción los bancos colocadores subirá a 748.000 millones de pesetas. Esto supone que desde la OPV del

año 1994 el valor del 25 por ciento de Endesa ha subido en 278.000 millones de pesetas. Desde que se aprobó el programa de modernización del sector público empresarial, este 25 por ciento de Endesa aumentó en 178.000 millones de pesetas. Desde el 17 de octubre de 1996, en que se iniciaron los trámites para la venta, el valor subió en 181.000 millones de pesetas. Y al final el precio de la colocación está un 2,79 por ciento por encima de la media de cotización de Endesa en los últimos 12 meses. Ya sé que está por debajo de la cotización máxima, pero esos picos son a los que juegan los especuladores en Bolsa, señor Santiso, no a los que plantean operaciones a medio y largo plazo para garantizar que el ahorro español tiene acceso a una gran empresa. Además, quiero decirle que algunas de las bajadas forman parte de las bajadas convencionales, ordinarias, en las OPV, entre cuatro y ocho puntos. Y otra, por ejemplo, de siete puntos, tiene que ver con la bajada del Ibex y no tiene que ver con ninguna crisis que afecte particularmente a Endesa.

Por lo tanto, yo creo, señor diputado, que tenía pleno sentido la calificación de operación satisfactoria, en virtud de la cual el Gobierno no se ha planteado ninguna reflexión en torno a los cambios en la ejecución del plan de privatización de empresas públicas.

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

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ NAVAS AMORES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, QUE FORMULA AL VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA: ¿CUÁNDO PIENSA EL GOBIERNO DAR CUMPLIMIENTO AL ACUERDO DE LA CÁMARA DE 25 DE FEBRERO DE 1997 Y REMITIR A ESTA CÁMARA UN PROYECTO DE LEY EN MATERIA DE MINAS ANTIPERSONA, AL OBJETO DE QUE ESTÉ APROBADO ANTES DE QUE SE CELEBRE LA CONFERENCIA DE OTTAWA? (Número de expediente 180/000846)**

El señor **PRESIDENTE**: Pregunta número 19, que formula al Gobierno el diputado don José Navas Amores, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

Señor Navas.

El señor **NAVAS AMORES**: Muchas gracias, señor presidente.

Señor vicepresidente, ¿cuándo piensa el Gobierno enviar a esta Cámara un proyecto de ley en el que se contemple la eliminación total de las minas antipersona?

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Navas. Señor vicepresidente primero del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Álvarez-Cascos Fernández): El proyecto de ley que cita S. S. está en avanzado estado de redacción y, por lo tanto, una vez que supere los trámites correspondientes, en el seno del Ministerio de Defensa y del Consejo de Ministros, será remitido a esta Cámara. A mí me gustaría adelantarle que va a ser remitido antes de las fechas del 3 al 5 de diciembre, pero en este momento no tengo la seguridad de que esto sea posible porque no tengo la seguridad de que en la tramitación que queda por realizar no vayan a surgir algunas dificultades o desacuerdos que pudieran retrasar su envío unos días o unas semanas. Por lo tanto, prefiero dejar la puerta abierta a que su envío se produzca unos días después de la celebración de la convención de Ottawa.

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

Señor Navas.

El señor **NAVAS AMORES**: Gracias, señor presidente.

La verdad es que podrá comprender la inquietud que tenía nuestro grupo y otros que han expresado estas mismas dudas sobre la auténtica voluntad del Gobierno cuando tanto en esta Cámara como en el Senado se les ha interpelado sobre este mismo asunto y las respuestas que hemos obtenido de otros responsables del Gobierno no han sido claras ni coincidentes con una apuesta definitiva por poner una fecha, un límite en lo que es la elaboración del proyecto de ley.

Esta ocasión creo es que no es una iniciativa más; es la iniciativa que dirigimos desde Izquierda Unida al vicepresidente del Gobierno, que en ocasiones ostenta la máxima responsabilidad del Gobierno en los momentos en que está ausente el presidente. Por lo tanto, de aquí sí que tiene que salir un compromiso total del Gobierno en que las fechas tope pueden ser del orden de las que ha enunciado. Pero, sobre todo, quiero que comprenda las dudas que su posición ahora transmite a nuestro grupo, puesto que el portavoz del Partido Popular, cuando en febrero se trató la proposición no de ley que se aprobó unánimemente en esta Cámara sobre este mismo asunto, hablaba de que el Gobierno estaba trabajando constantemente por conseguir la no fabricación de este tipo de armas. No sé si esa voluntad del Gobierno se transmitió en la conferencia de Oslo, en la que el Gobierno expuso y apoyó cuestiones que se alejaban de la auténtica voluntad de esta Cámara. Esas propuestas del Gobierno quedaron también reflejadas en las valoraciones que distintas delegaciones hicieron de esta actitud del Gobierno, lo cual reflejaba la duda de que eso era romper la tendencia, el trabajo que se venía realizando durante tanto tiempo, que

suponía el hecho de cargarse el auténtico sentido de esta proposición.

Sólo le puedo decir que en esta Cámara, en febrero, votaron afirmativamente 319 diputados esta proposición no de ley. Eso quiere decir que esta Cámara tiene una gran preocupación por este tema y que, por lo tanto, después de ocho meses, esperamos que esta sea la última oferta de tiempo que proponga el Gobierno a esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Navas. Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO Y MINISTRO DE LA PRESIDENCIA** (Álvarez-Cascos Fernández): Muchas gracias.

Señoría, me gustaría ser capaz de tranquilizarle en cuanto a la preocupación de que pueda haber alguna razón oculta que pueda impulsar al Gobierno a retrasar el envío a esta Cámara de un proyecto de ley que nace de un compromiso que también apoyó, como usted recordaba, el Grupo Popular que sostiene al Gobierno. No hay ninguna razón. Es verdad que mientras no se llegó a un acuerdo sobre el texto de la convención había algunas dudas sobre el momento oportuno de remitir el texto del proyecto de ley para acomodarlo al texto definitivo de la convención, pero, conocido el texto definitivo, no parece que haya ninguna razón que justifique más retraso que aquél derivado del imprescindible para la tramitación del proyecto de ley.

En todo caso, señor diputado, me gustaría insistir en que el hecho de que se remita a la Cámara y se apruebe antes o después por la misma no pone en tela de juicio la política de este Gobierno, que desde el primer momento, por ejemplo a través del Ministerio de Economía y Hacienda, de quien depende la Junta reguladora de material de defensa, prohibió por tiempo indefinido la exportación de todo tipo de minas anti-persona; que el 13 de junio el Consejo de Ministros aprobó el protocolo que enmendaba el de Ginebra, por el que se prohíben o restringen este tipo de armas; que España participó en todos los debates del proceso de Ottawa y que si su posición, a su juicio, no coincide en algún momento con la de esta Cámara, tenga usted en cuenta que la voluntad del Gobierno español, como ya ha sido explicitada, era la de conseguir el máximo número de países suscriptores del convenio para conseguir un consenso más amplio.

Por lo tanto, no nos equivoquemos; este Gobierno prohibió definitivamente todo comercio de este tipo de armas; ha contribuido a su desmantelamiento en Centroamérica y Bosnia; ha perseguido diplomáticamente una prohibición general y va a destruir en un plazo razonable, más breve que el de cuatro años fijado en la convención de Ottawa, esta clase de armas que pudieran existir en el territorio español.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor vicepresidente primero del Gobierno.

#### **INTERPELACIONES URGENTES:**

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA, SOBRE ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA REDUCIR LA JORNADA LABORAL A 35 HORAS Y LAS HORAS EXTRAORDINARIAS (Número de expediente 172/000056)**

El señor **PRESIDENTE**: Al haberse aplazado la pregunta número 17, de don Carles Campuzano i Canadés, se concluye así el punto IV del orden del día, preguntas orales al Gobierno, pasando al punto V: interpelaciones urgentes. En primer lugar, la del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre adopción de medidas para reducir la jornada laboral a 35 horas y las horas extraordinarias.

Para su defensa ante el Pleno, tiene la palabra el señor Vaquero. **(El señor vicepresidente, Fernández-Miranda y Lozana, ocupa la Presidencia.)**

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Gracias, señor presidente.

Señorías, Izquierda Unida ha presentado esta interpelación urgente sobre la reducción de la jornada laboral a 35 horas y la limitación de horas extraordinarias en las empresas, porque es necesaria y oportuna. Es necesaria porque en el artículo 40.1 de la Constitución se propone como un objetivo del Estado social y democrático de Derecho, que es el Estado español, el pleno empleo, ordenando a los poderes públicos que realicen una política orientada hacia el pleno empleo, cuestión que, sin duda alguna, si no lo dijera la Constitución, podría parecer, a estas alturas de nuestra historia, una broma pesada o, cuando menos, una utopía. Sin embargo, a pesar de este aserto de la Constitución, desde la aprobación de este mandato constitucional hasta hoy, la realidad socioeconómica ha ido justo en el sentido contrario. El problema del desempleo en nuestro país sigue siendo la preocupación número uno de los ciudadanos y de las ciudadanas y, por tanto, la prioridad número uno de la política económica y social. Contrasta, con justicia, la euforia que en nuestros gobernantes despiertan los logros macroeconómicos de la convergencia nominal y el rasero con que nuestro pueblo mide la misma realidad, es decir, el escepticismo, la rabia y la decepción que producen los elevadísimos índices de paro del conjunto del Estado español, que duplica el de la media de la Unión Europea y que es el diferencial que sigue alejándonos de nuestro entorno europeo. Ya lo preveía el informe de Ken Coates, de julio de 1995, cuando afirmaba que el fracaso en la tarea de crear en la Unión Europea los 15

millones de puestos de trabajo, objetivo del libro blanco, podría socavar —dice textualmente— el apoyo popular al objetivo de la propia integración europea.

Esta interpelación es necesaria porque los múltiples factores que originan el paro no van a desaparecer, sino que van a seguir propiciando nuevos desequilibrios entre el crecimiento económico y la capacidad de generar puestos de trabajo. La evolución de nuestro modelo productivo guiada con criterios neoliberales dogmáticos, la utilización insolidaria de las nuevas tecnologías y de las nuevas formas de organización del trabajo en el seno de las empresas y de la apertura económica a espacios más amplios donde las reglas de la competencia descartan políticas proteccionistas autóctonas e implican procesos de racionalización y ajuste entre los costes y los resultados económicos, así como fenómenos de concentración oligopolística, deslocalización y descentralización empresarial, van a seguir constituyendo parte sustantiva de nuestro futuro más inmediato y más remoto y, por tanto, si no se procede a tiempo a crear, con nuevos criterios, un modelo productivo distinto y centrado en la creación de empleo, el desempleo y la desvertebración social que nuestro modelo genera van a seguir creciendo incluso en épocas de expansión económica.

Asimismo es necesaria esta interpelación porque, ante esta incapacidad para crear el empleo suficiente por parte de un tejido empresarial y económico sometido a esos cambios, tanto las políticas europeas desde el libro blanco como las practicadas por los gobiernos de distinto signo del Estado español han ensayado sin éxito distintas fórmulas para crear empleo que se resumen en general en la flexibilización y desregulación de los mercados laborales, cuyos resultados estamos empezando a notar en la caída de la cobertura del desempleo y en el escaso margen de reducción de la precariedad, del 96 al 92,7 por ciento en los tres primeros meses —sí, señor ministro, en los tres primeros meses— por la aplicación de los reales decretos 8 y 9 de 1997 y, aparte de ello, en la habilitación de políticas activas encaminadas a incentivar la formación, el reciclaje y cualificación profesional, a potenciar la contratación, entre comillas, indefinida, mediante bonificaciones y desgravaciones fiscales o reducciones de las cuotas de la Seguridad Social o bien a facilitar el empleo temporal o a tiempo parcial según las épocas —en ésta no—. En cuanto a la desregulación laboral y a las políticas activas, prácticamente se ha intentado todo, pero pese a los esfuerzos presupuestarios realizados y a la restricción de derechos y garantías sociales que estas medidas desreguladoras han significado para los trabajadores, el desempleo sigue teniendo las mismas dimensiones y nuestra economía se manifiesta incapaz de generar el suficiente número de puestos de trabajo.

Es necesaria también esta interpelación porque, incluso en épocas de crecimiento económico como la que actualmente vivimos, estos incrementos incesan-

tes de productividad y de beneficios empresariales no se traducen en crecimiento proporcional del empleo. Sabemos que de 1975 a 1996 el producto interior bruto se ha multiplicado por 2,3, mientras que el empleo se ha reducido en 268.000 personas, lo que significa que en 1996 sólo eran necesarios 61 trabajadores para producir el equivalente a lo que producían 100 en 1975 o, lo que es lo mismo, la jornada laboral necesaria para producir el mismo volumen de producto con el mismo empleo debería haberse reducido de 40 horas semanales en 1975 a 24 horas y 24 minutos en 1996, según el incremento de la productividad y, sin embargo, lo cierto es que la jornada, en vez de reducirse mediante la negociación colectiva, ha aumentado y sigue aumentando, fruto de la indefensión en que la desregulación del mercado de trabajo ha situado a los trabajadores.

A juzgar por las declaraciones de los distintos partidos y grupos parlamentarios, parece que todos estamos convencidos de una cosa, de que es necesaria la reducción de la jornada laboral o que al menos hay que estudiarla por si es una fórmula válida no experimentada aún. Así, incluso los detractores de la medida no se atreven a expresar un no rotundo y hacen tímidamente otras consideraciones: que no debe ser de forma generalizada, que no está estudiada la eficacia de la misma, que puede ir en contra de la competitividad en determinadas circunstancias, que mejor por negociación colectiva que por ley... En efecto, intelectuales, economistas y sociólogos, la Confederación Europea de Sindicatos, grupos del Parlamento Europeo tales como Izquierda Unitaria Europea, el Grupo Socialista y el Grupo Verde, ciertas empresas en la negociación colectiva, gobiernos regionales de distintos países europeos, la Convención europea por el pleno empleo y contra la marginación, celebrada en Bruselas en mayo de este año, y últimamente gobiernos como el francés y el italiano se han comprometido con la idea de reducir la jornada a 35 horas semanales en el año 2000, adoptando las medidas necesarias para introducir esta decisión política de forma gradual, de tal modo que el Parlamento Europeo en su sesión del 21 de octubre pasado votó una resolución por la que se recomienda la introducción de la reducción de la jornada laboral.

Este debate es, además de necesario, oportuno, porque las decisiones políticas de varios gobiernos de países con los que España tiene intensas relaciones económicas, comerciales y políticas en el seno de la Unión y del mercado europeo facilitan la adopción de una medida que en solitario podría, en teoría al menos, tener consecuencias secundarias no deseables. Esto convierte este momento en una ocasión histórica que no deberíamos dejar pasar infructuosamente.

Es oportuno también porque en la cumbre celebrada en Amsterdam para la revisión del Tratado de la Unión Europea los gobiernos europeos se han comprometido a celebrar una cumbre en Luxemburgo para hablar del

problema del empleo, en la que se tratará, sin duda, este abanico de soluciones contra el desempleo junto con otras fórmulas ya clásicas en las políticas económicas y sociales de los países europeos. El Gobierno español, por tanto, deberá también posicionarse respecto a la iniciativa de la reducción de la jornada laboral máxima a 35 horas semanales, que sin duda se barajará en esta cumbre europea de Luxemburgo.

Es oportuno también este momento para plantear la interpelación porque se preparan en Europa y en España movilizaciones de conciencia colectiva para reivindicar esas reducciones del tiempo de trabajo para la creación de los empleos necesarios y, por tanto, las 35 horas van a convertirse, si no lo han hecho ya, en lo que el sociólogo Albert Recio llama una consigna popular. Las cosas, señorías, no están tan boyantes como a veces se nos presentan en la estadística y en la propaganda oficial. Hay trabajadores en empresas que contestan la política social del Gobierno en la calle, contra las reducciones de plantilla, contra el desempleo y contra la situación actual. Efectivamente, es un exponente claro de una preocupación latente en la población que si bien todavía no se ha manifestado con virulencia —ojalá no llegue nunca a ocurrir—, sí manifiesta claramente una conciencia colectiva de que es necesario atajar este problema del paro y del desempleo de una forma más radical y más certera que como lo está haciendo ahora mismo el Gobierno con su política. Planteamos esta interpelación cuando en varias ocasiones a Izquierda Unida se nos han rechazado en esta Cámara proposiciones no de ley y enmiendas que proponían lo mismo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Vaquero, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Gracias, señor Presidente.

El argumento ha sido siempre el mismo: no es que se esté en contra, pero el tema no está maduro... la modificación legislativa no es el método para abordar esta cuestión... Habrá que preguntarse para cuándo va a estar maduro, por qué la ley puede servir para abaratar el despido, para precarizar el empleo, para darle al empresario todo el poder para hacer y deshacer en su empresa, como ocurre con las reformas del mercado de trabajo de 1994 y 1997, y no para reducir la jornada, como se hizo en la Segunda República y en la segunda transición democrática, o como se está haciendo en Francia o se va a hacer en Italia, o como se llevó a cabo en la Francia de 1982, por poner algún ejemplo. Por muy de moda que parezca, no es ésta la primera reducción por ley de la jornada laboral que se pueda hacer ni será la última.

Frente a los miedos y prejuicios de las argumentaciones que a veces se leen o escuchan, vamos a dete-

nernos en una breve reflexión, señor presidente, ya que, señorías, aunque el miedo sea libre, es fruto de la ignorancia o del interés desmedido. En nosotros está anteponer el interés general al desmedido interés particular y combatir la ignorancia con el conocimiento y el estudio, y para ello basta con saber que los estudiosos del tema dicen que los argumentos en contra no son válidos, pues los efectos sobre los costes, por ejemplo, deben contemplarse sobreentendiendo que cabe evitar el incremento de los costes laborales unitarios bien negociando a largo plazo y globalmente la moderación de aumentos salariales de forma que resulten proporcionales o bien compensándose estos incrementos mediante el reparto correspondiente de los incrementos de productividad, pues en último término de eso se trata, de redistribuir de forma más equitativa los incrementos de la productividad. Basta una ojeada a la evolución a largo plazo de la duración del tiempo de trabajo para saber que ha sido posible reducir considerablemente dicho tiempo y aumentar simultáneamente los salarios. En los últimos 120 años el aumento de productividad por hora ha sido considerablemente superior al de los ingresos por trabajo. El aumento de la productividad fue mucho más grande que el de los ingresos por trabajo, de modo que fue posible distribuir el aumento de prosperidad en parte recortando la duración del tiempo trabajado y en parte aumentando los salarios reales. El examen de las relaciones entre el crecimiento, el tiempo trabajado y la productividad en períodos determinados nos muestra que el tiempo trabajado puede ser reducido incluso en períodos de poco crecimiento. Como señala el estudio que hicieron Cetto y Taddei en 1994, históricamente a largo plazo el aumento de la productividad es el que paga la factura, incluso si al principio los agentes sociales negociadores están muy preocupados por la cuestión innecesariamente mítica de la compensación salarial.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Vaquero, le ruego concluya.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Hay otra serie de elementos de incertidumbre que sin duda alguna habría que ir contestando, pero al parecer el tiempo opera en contra nuestra y tendremos que obviarlos.

En cualquier caso, conviene huir de la falsa polémica entre si se debe hacer la reducción de la jornada a 35 horas por ley o por negociación colectiva. Tanto la ley como la negociación colectiva tienen su función. La ley debe marcar el plazo en que se deba implementar de forma generalizada la medida de la jornada máxima de 35 horas semanales, así como los cauces negociados de su aplicación y el papel incentivador del Estado en su consecución. La negociación debe abrirse tanto en la elaboración de la ley, como viene siendo normal en otras leyes, como en los términos de la aplicación de la misma. De esta forma, ley y negociación

colectiva no sólo no son incompatibles, sino que son complementarias, y por ley negociada, si se quiere, deberán fijarse las nuevas reglas de la utilización de horas extraordinarias. El objetivo es suprimir todas —al menos es nuestro objetivo— excepto las de fuerza mayor, pues no hay reducción de jornada eficaz que valga si los empresarios tienen libertad casi absoluta para utilizar el mecanismo de las horas extraordinarias.

Lo importante es fijar aquí y ahora la voluntad política de reducir la jornada de trabajo a 35 horas, así como las horas extraordinarias. ¿Está convencida esta Cámara de la necesidad de reducir la jornada laboral a 35 horas, sí o no? ¿Es este su compromiso? El debate debe servir para allanar el camino, y las iniciativas que adoptemos deben ser no para escurrir el bulto o propiciar argucias dilatorias, sino más bien para establecer el mejor método. ¿Apoyan los grupos que son mayoría en esta Cámara la reducción de la jornada laboral pero sólo si es a través de la negociación colectiva, como nos dicen? Pues hay un test fiable para demostrar su voluntad real en esto. Dado que el Gobierno es patronal de dos millones y pico de trabajadores en las administraciones públicas, empiecen ustedes por ahí. Negocien sin dilación con los sindicatos del área pública, enseñantes, sanitarios, en las administraciones locales, autonómicas y central, la jornada de 35 horas; entre otras cosas, si el Gobierno impulsa esta acción, no hará sino cumplir la resolución aprobada por este Congreso de los Diputados de diciembre de 1995 sobre reparto del trabajo en las administraciones públicas. Más allá de esto, si de habilitar el mejor método se trata, deberemos convenir en que la ley debe remover las resistencias y prejuicios y la negociación colectiva puede ir luego creando las condiciones de su aplicación. Algo así ha previsto la ley impulsada por el Gobierno francés. Y si necesitan algo más de tiempo y de estudio, los sindicatos sugieren la creación de una subcomisión sobre este tema. Nosotros creemos que es necesaria una ley en los términos antedichos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Vaquero, S. S. debe concluir de forma inmediata.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Inmediatamente acabo, señor presidente.

Dense ustedes el método más adecuado para que podamos estudiar todos y, al final, acertar en la reducción de la jornada laboral. Por tanto, Izquierda Unida planteará en la moción subsiguiente las propuestas que aquí hemos ido desgranando o sugiriendo, pues si la reducción de jornada tarde o temprano será un hecho, más vale temprano que no a destiempo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Vaquero.

Para contestar en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor ministro de Trabajo y Asuntos Sociales.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Con la venia, señor presidente.

Señoras y señores diputados, tomo la palabra para contestar en nombre del Gobierno a la interpelación que formula el representante del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y que se refiere a la posible decisión legal en lo que afecta a la reducción de la jornada laboral.

Empezaré diciendo que aunque no comparto alguno de los argumentos del señor Vaquero, sobre todo los juicios de valor que ha hecho, alguno de los cuales me parece que no responden a la realidad, sí he de reconocer, primero, que hace un planteamiento con la seriedad que caracteriza todas sus intervenciones y, segundo, que cualquier debate sobre empleo es siempre oportuno, que este que hoy se plantea en el Congreso de los Diputados coincide en el tiempo con uno de similar magnitud sobre el empleo en toda Europa y que es profundamente oportuno en la antesala de la cumbre del empleo que se va a celebrar en el próximo mes de noviembre.

Su señoría ha hecho una referencia al pleno empleo y a su marco constitucional, a lo que nos tiene muy habituados Izquierda Unida, y es comprensible. Apelando a esta referencia, a mí me gustaría decirle que sin perjuicio de que bienvenido sea todo debate sobre empleo y bienvenido sea todo debate sobre reparto del empleo, me parece mucho más trascendente que debatamos sobre creación de empleo, porque yo desde luego en nombre del Gobierno opino que las posibilidades del crecimiento del empleo en España no están saturadas en absoluto. Sostengo que es posible crear empleo en España. Sostengo que es posible acercar cada vez más los niveles de crecimiento económico a los niveles de creación de empleo. En consecuencia, sostengo que independientemente de que hablemos de reparto de tiempo de trabajo, hablemos también de creación de empleo, no sea que se traslade la sensación al conjunto de la sociedad española de que hemos tocado techo en la creación de empleo y que solamente nos limitamos a intentar repartir más adecuadamente el empleo que tenemos en este momento.

Ha hecho alguna apelación al incremento del desempleo. Entiendo que no se refiere a los últimos años, ni a 1995 ni a 1996 ni a 1997. Ha hecho otra apelación a lo que significan los crecimientos económicos y los crecimientos de empleo. Tengo que decirle sin ningún ánimo triunfalista, porque desgraciadamente en España pasará mucho tiempo hasta que un ministro de Trabajo pueda tener ánimos de esa naturaleza, que, afortunadamente, desde hace algunos años, se ha acercado mucho la relación entre los umbrales de crecimiento económico y su transformación en empleo.

Creo que los gobiernos tienen la obligación de hacer políticas que conduzcan al crecimiento económico, que hay que hacer políticas siempre con diálogo social para que el crecimiento económico se pueda convertir en crecimiento de empleo y creo también con toda certeza que nunca se pueden obviar de ese debate sobre crecimiento económico-empleo los sistemas de protección social, porque, si no, estaríamos teniendo un debate absolutamente incompleto.

Le quiero decir, lo sabe muy bien el señor Vaquero, que en lo que significan las previsiones de crecimiento económico y las previsiones de crecimiento de empleo para 1996, 1997 y 1998, hemos acercado una barbaridad —es un dato objetivo— los datos de crecimiento económico a los datos de crecimiento de empleo. En segundo lugar, todos los informes de la Unión Europea en este momento —Comité de empleo— ponen de manifiesto que en España es donde se están dando los mayores crecimientos económicos y también los mayores crecimientos de empleo de Europa. Podemos cuestionar esos informes europeos, sabe que abogo por que tengamos un sistema absolutamente homologado de medición de empleo en Europa y de medición de paro, que todavía no está absolutamente homologado, pero hay un hecho cierto, que en estos años somos el país que más está creciendo y que más empleo está creando de la Unión Europea, no porque lo diga el Gobierno de España, sino porque se refleja y se pone de manifiesto en todos los datos. Como sabe, hay una previsión de creación de empleo de 335.000 puestos de trabajo para 1997 y de 318.000 para 1998, que no nos sitúan exactamente en la reducción de paro correspondiente por la incorporación de población activa.

Ha hecho otra apelación a lo que significa el doble de tasa de paro en España en relación con la Unión Europea. Es cierto que en 1996 estábamos en una media europea cercana al 11 por ciento y que en España estábamos en torno al 22 por ciento, según la encuesta de población activa; en este momento, afortunadamente, sin ningún tipo de triunfalismo, como sabe, en España estamos por debajo de la barrera del 20 por ciento y por encima del 19 por ciento. Esto es así, aunque seguimos teniendo un problema gravísimo de empleo en España y tenemos que afrontarlo a diario.

Su señoría sabe que hemos hecho un gran esfuerzo en el incremento de las políticas activas para 1998 —lo ha reconocido—, un 33 por ciento si no tenemos en cuenta gastos de funcionamiento, un 28 por ciento si tenemos en cuenta esos gastos. Creo que tenemos que caminar hacia el incremento de las políticas activas y confío en la eficacia de las mismas, pensando muy especialmente en los parados mayores de 45 años, que son los que tienen mayores dificultades en lo que significa el acceso al mercado de trabajo, junto con otros grupos, como las personas con discapacidad, las mujeres en el ámbito de su representación y también, por supuesto, los jóvenes, pero considero que una persona

con 45 años, con cargas familiares y que desgraciadamente ha tenido menos posibilidades de acceder a la formación y a la educación que los jóvenes actuales, tiene los peores y más graves problemas para acceder al mercado de trabajo.

El debate sobre el reparto del tiempo de trabajo necesariamente hay que vincularlo con empleo y con productividad. No se puede aislar en absoluto. A la hora de hablar del reparto del tiempo de trabajo tenemos que ver qué efectos económicos tiene para el empleo y qué efectos económicos tiene sobre el conjunto de la inflación. El comportamiento de la inflación es esencial para la creación de empleo y para que los trabajadores, desgraciadamente los parados, y los pensionistas mantengan, sin sorpresas permanentes, el poder adquisitivo. Es igualmente esencial por los efectos que tiene sobre las cuentas exteriores españolas y sobre las cuentas públicas. Usted lo ha anticipado, varias veces ha hecho referencia a la productividad y me parece que es un debate de enorme calado.

¿Cómo se aborda el reparto del empleo, según ustedes, o la reorganización del tiempo de trabajo que planteamos nosotros? Pues bien, hay dos países europeos, Francia e Italia, que han puesto este tema encima de la mesa. Es cierto que hay que analizar ambas posiciones. En este momento, en las mayorías que tenemos en Francia y en Italia, hay personas que tienen significación ideológica cercana a la suya, eso hay que reconocerlo, y sus gobiernos en este momento se están planteando la posibilidad de decisiones legales sobre reducción de jornada, una en torno al año 2000, como conoce muy bien —Francia—, y en el caso de Italia en torno al año 2001. Son dos planteamientos que están encima de la mesa, que a mí me parece que no van a ser excluyentes en absoluto en cuanto al diálogo social. De hecho, sabe usted igual que yo que ya en Francia se ha puesto en marcha ese diálogo social, que ha tenido una rotunda oposición por parte de la patronal y que ha causado la dimisión de su más alto dirigente, y que también se está hablando sobre esa cuestión en el ámbito del diálogo social en Italia.

¿Cuál es la posición del Gobierno de España, que puede usted compartir o no? Pues recientemente en un acuerdo, que ustedes no han apoyado y nosotros lo hemos hecho con toda firmeza, entre sindicatos y empresarios, hay una referencia expresa a que dentro del diálogo social se aborde todo lo relacionado con la gestión del tiempo de trabajo, la duración y redistribución de la jornada, y eso pensando siempre en la evolución del empleo y en el funcionamiento de las empresas. Primera posición —no me voy por las nubes—, el Gobierno apoya rotundamente este planteamiento que han formulado sindicatos y empresarios. En segundo lugar, el Gobierno opina que cuando hablemos de tiempo de trabajo, si queremos hacerlo con rigor, tenemos que hablar de cómputos anuales de horas trabajadas. En tercer lugar, somos absolutamente parti-

darios de que a la hora de hablar del reparto del tiempo de trabajo y de la reorganización del tiempo de trabajo se pueda hacer sector a sector y empresa a empresa. Nos parece que es el marco adecuado.

Decía usted antes una cosa que no considero razonable y es que en la reforma no hace falta el diálogo social para abaratar los costes del despido. La reforma que hemos hecho en 1997 tenía el diálogo social y el acuerdo social previo. Ese ejemplo no me vale y no es que yo me esté amparando. Yo he tenido desarrollo de diálogo social en pensiones, con acuerdo; en prevención de riesgos laborales —me preocupa una enormidad la siniestralidad laboral—; en formación profesional buscando el segundo programa de formación profesional; en servicio público de empleo buscando un acuerdo; en el sistema de protección social agrario, como conoce, en Andalucía y Extremadura y zonas rurales deprimidas; en mercado de trabajo. El diálogo social es un instrumento básico para articular políticas de mercado laboral, políticas de formación profesional y políticas que intenten que el crecimiento económico se convierta en crecimiento de empleo. Luego nos parece de una enorme sensatez que se haga un planteamiento de reorganización del tiempo de trabajo desde la base de las empresas, con el conocimiento de trabajadores y empresarios a nivel de empresa y desde la base de los sectores. Estamos además en línea europea. Sabe que se ha votado recientemente un acuerdo en el Parlamento Europeo en el que la decisión mayoritaria camina hacia el diálogo social y no hacia la decisión pública.

Ha dicho usted una cosa muy razonable, que las jornadas de trabajo se están reduciendo. Solamente hay dos países en Europa, Dinamarca y Reino Unido, que no tienen duración legal de jornada de trabajo. Luego, nos encontramos con que muchos de los países están en la frontera de las 40 horas, como es nuestro caso. Ha hecho usted una apelación a la última modificación legal, me parece que se referirá a la que se produjo en el año 1983 en España, pero la mayoría estamos en las 40 horas; a diferencia de Alemania —48—, Irlanda —48—, Holanda —48—, Portugal —44—, el resto de los países están aproximadamente en torno a las 40 horas. Tengo que decirle que por medio de la negociación colectiva, ya sea con convenios de empresa o convenios de otros ámbitos, se está reduciendo la jornada. Ese es un hecho cierto. Es más, la última estadística fiable que tenemos —ámbito europeo— es la que se refiere a 1995: en el caso de España, horas realmente trabajadas, 38,3. Otros países europeos tienen un promedio de horas efectivamente trabajadas mayor que España: Francia, 39,6 —media europea, 38,2—; Bélgica, 41,8. No obstante, es más que cierto que en el marco de la negociación colectiva se está rebajando el tiempo total en cómputo anual y en horas semanales realmente trabajadas en las empresas. Ese es el camino, a través del diálogo, a través de la negociación, no

tomando medidas de las que ni siquiera conocemos todas las repercusiones. En el marco de las relaciones laborales hay tres posibilidades: o vamos a una dialéctica de permanente intervención de los poderes públicos o vamos a una estrategia de permanente confrontación, otra posibilidad que en España hemos vivido desgraciadamente en algunos tiempos; y la tercera posibilidad es que cada día tenga más potencia el diálogo social y la negociación colectiva. Yo claramente opto por la tercera.

Luego me permitirá, señor presidente, y voy terminando, que haga alguna referencia a una cuestión que no puedo compartir con el señor diputado. Me habla de la reciente reforma del mercado de trabajo, de la transgresión de derechos sociales que ha producido la misma y creo que cuestiona incluso su eficacia. Las tasas de precariedad laboral que hemos tenido en España hace año y medio eran insostenibles. Las tasas de precariedad que tenemos en este momento siguen siendo muy insatisfactorias, pero hágame el favor de que reconozcamos una cosa juntos, con eso me vale. En mayo se ha puesto en marcha una reforma. Ustedes la han cuestionado parcialmente, en otros aspectos no lo han hecho; por ejemplo, cuando hemos ido todos a intentar dignificar socialmente y en su eficacia los contratos formativos no ha habido cuestionamiento por parte de Izquierda Unida en ese aspecto. Otros planteamientos se han cuestionado legítimamente desde su grupo parlamentario, pero yo puedo decirle que al día de ayer esa reforma ha supuesto ya 289.000 contratos indefinidos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor ministro, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Voy concluyendo, señor presidente, y gracias por su benevolencia.

Se ha triplicado la tasa de contratos indefinidos, 289.000. Desde el mes de mayo a esta fecha, más de 169.000 jóvenes tienen contratos indefinidos de la reforma en España. Son datos que usted sabe que no me los invento, sino que son del registro oficial y como planteamos una política de bonificaciones se los puedo dar con toda exactitud. Son consecuencias francamente positivas. El 67 por ciento de esos contratos son conversiones de temporales en indefinidos. El 70 por ciento —esto se lo pongo con interrogante— se está haciendo en empresas de menos de 25 trabajadores. Creo que no podemos ser triunfalistas con la reforma, pero hay elementos positivos y, desde luego, yo lo que deseo es que la reforma incremente con toda claridad lo que significan los contratos indefinidos en perjuicio de la temporalidad.

Hay actividades económicas que requieren contratos temporales, pero se ha abusado enormemente de los

mismos y en ocasiones se ha hecho un uso fraudulento de ellos. Hemos planteado la desaparición absoluta de todos los incentivos a los contratos temporales, excepto en un caso: las personas con discapacidad, que lo hemos mantenido. Tenemos que hablar mucho en el futuro de esta cuestión, así como de los contratos a tiempo parcial indefinidos porque no tenemos una situación como la europea.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor ministro, le ruego que concluya.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Luego en la réplica le hablaré de un asunto en el que creo que tenemos mucha coincidencia, las horas extraordinarias, para decirle las medidas que hemos planteado y las que vamos a plantear en el futuro. Pero el Gobierno no puede estar satisfecho, en absoluto, de que en 1996 hayamos tenido un crecimiento en horas extraordinarias de 6.800.000. El debate de horas extras es también esencial en la reorganización del tiempo de trabajo.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor ministro.

Señor Vaquero.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Gracias, señor presidente.

Señor ministro, yo veo en su planteamiento, como es lógico, que sigue el Gobierno sin coger el toro por los cuernos en este tema. Sin duda alguna no se ha tocado techo, pero yo no lo cuestionaba en absoluto. Hemos tenido precedentes a este debate parlamentario respecto a la reducción del tiempo de trabajo y las 35 horas y hemos hablado de las medidas en términos generales y, en concreto, de las medidas de creación de empleo. Ya hemos hecho este debate y por eso he obviado toda esa parte. De ese debate deducía el señor ministro que la posición de Izquierda Unida respecto a este tema no implica el que nosotros creamos que hay un techo ya en la creación de empleo por otras vías. Tanto las políticas activas como los mecanismos de protección social los comprendemos en el conjunto de soluciones que hay que dar porque, efectivamente, entendemos que la reducción del tiempo de trabajo es una de las medidas que hay que adoptar. Hasta ahí nuestro planteamiento. Está claro que si usted ahora me argumenta esto es para, de alguna forma, distraer el objeto fundamental del debate en el que estamos.

¿Hay voluntad o no hay voluntad política por parte del Gobierno de acometer este tema de la reducción de jornada? Porque, señor ministro, efectivamente, todos estos datos que nos ha aportado usted esta tarde, que nuestro desempleo ya no es el doble respecto de la media de la Unión Europea, que se ha ido creciendo, los

289.000 contratos indefinidos, entre comillas, etcétera, todas estas cuestiones siguen manteniendo intacta la realidad global: el volumen de desempleo es enorme respecto al de la media europea. Por tanto, si para la Unión Europea en su conjunto y para cada uno de sus países es necesario que se adopten medidas y son necesarias en países que ya las están adoptando, en España es mucho más urgente. No podemos hurtar este debate ni la urgencia de acometer esta medida que, siendo complementaria con otras, para nosotros es más central que para otros adoptarla. Nosotros lo planteamos así, en pieza separada en este debate parlamentario, precisamente porque es necesario acometerla de forma definitiva y decidida.

En cuanto al diálogo social, ya hemos dicho que no se puede plantear como incompatible con la creación por ley de una serie de parámetros, objetivos, plazos y cauces con los que se vaya acometiendo, de forma gradual, la aplicación de lo que tiene que ser la voluntad decidida. Si no existe ese plazo, si no existe esa voluntad decidida, si no existe esa apuesta por parte del Gobierno y se deja exclusivamente al diálogo social como gran panacea de todas las cuestiones, si el Gobierno oculta en estos momentos su falta de voluntad política en el apoyo que presta al acuerdo entre sindicatos y empresarios, lo que estará haciendo, entre otras cosas, es obviar la realidad de que también los sindicatos han planteado su apuesta decidida por que este Gobierno y esta Cámara en concreto empiecen a plantear fórmulas para la reducción de la jornada laboral. Estaremos o no de acuerdo Izquierda Unida o quien sea, pero lo cierto y verdad es que los sindicatos van a plantear en esta Cámara por vía interpuesta, claro está, la constitución de una subcomisión. Usted nos está diciendo ahora mismo que eso es cosa suya con los empresarios, pero esa no es la respuesta adecuada, señor ministro de Trabajo. Es necesario asumir el reto porque es absolutamente imprescindible. Tampoco nos vale que el Consejo Europeo haya optado, con ocho votos de diferencia, por la vía de la negociación colectiva en exclusividad. Si todo el Consejo de Europa, si todos los países europeos optasen por esa vía, estarían en su legítimo derecho (de hecho no lo hacen todos, como está claro por los ejemplos). Pero nosotros tendríamos la obligación de hacer un estudio de cuál es la realidad de nuestra cultura empresarial, de nuestra tradición, de las dificultades que significa plantearse desde la misma negociación colectiva avances sustantivos, o al menos tan sustantivos como los que tendríamos que dar en su conjunto respecto a la reducción de jornada para conseguir atajar esa bolsa inmensa de desempleo que son los tres millones de parados que hay en nuestro país. Este es el problema.

Yo deduzco, señor ministro, que no se tiene voluntad de plantear la oportunidad de que se estudie tranquilamente, sensatamente, con expertos, con comparencias, con audiencias...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Vaquero, le ruego vaya concluyendo.

El señor **VAQUERO DEL POZO**: Sí, señor presidente.

Que se estudie este tema más despacio para modificar la voluntad del Gobierno. Va a haber en el futuro oportunidades aquí y en otros ámbitos para seguir discutiendo. La voluntad política de los representantes de nuestro pueblo tiene que ser movida por la razón y no por la improvisación de la coyuntura. Es necesario que, antes de que las cosas nos fueren a buscar soluciones, podamos tener la ocasión de discutir y consensuar la fórmula de reparto del empleo que hoy proponemos. Estamos todavía a tiempo, señor ministro. Es cuestión de que aquí a la moción —yo nunca pierdo la esperanza, usted lo sabe— haya un diálogo y una reconsideración de la posición del Gobierno. Es absolutamente imprescindible coger el toro por los cuernos de esta cuestión, que es fundamental para poder hacer algo que hasta ahora las políticas activas, las subvenciones, los elementos de desgravación fiscal, etcétera, no han conseguido ni van a conseguir para el reparto de las 35 horas. Por nuestra parte, estamos decididos a que se conviertan en un clamor popular para que desde esta Cámara llegue al Gobierno y para que, al final, se convierta en una ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Vaquero.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE TRABAJO Y ASUNTOS SOCIALES** (Arenas Bocanegra): Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, en primer lugar, quiero decir al señor Vaquero que no he desviado el debate, lo que ocurre es que si S. S. habla de la reforma que recientemente se ha puesto en marcha, yo me considero en la obligación, por cortesía parlamentaria, de ofrecerle datos de la reforma.

Su señoría ha hecho consideraciones sobre el crecimiento económico y sobre el crecimiento del empleo y yo me considero en la obligación de contestarle que desde 1995 se han bajado claramente los umbrales que antes teníamos como necesarios para que el crecimiento se convirtiera en creación de empleo. Y es que en el año 1995 crecimos un 2,8 en términos de nuestra economía y el empleo creció un 2,7; y es que en 1996, con un 2,2 hemos tenido un crecimiento del 2,9; y es que en 1997, con un crecimiento que todo el mundo sitúa por encima del 3, la previsión de creación de empleo es del 2,7; y es que, para 1998, la previsión de crecimiento es del 3,4 y del 2,5 en materia de empleo. Luego, yo creo que hay que reconocer, incluso le estoy citando datos de 1995, que hemos acercado bastante la relación entre crecimiento económico y creación de empleo.

Ahora me dice usted que el Gobierno se comprometa y yo quiero hacerlo, pero comprometerse no significa que yo diga exactamente lo que usted quiere que yo diga. ¿Que hace falta en España un debate nacional sobre organización de tiempo de trabajo? Estoy absolutamente de acuerdo. ¿Hace falta en España que haya diálogo social? Usted ha dicho que el diálogo social no es la gran panacea. A mí me parece que no es la gran panacea pero que es una gran fórmula para afrontar los problemas de nuestra sociedad; una gran fórmula. ¿Eso quiere decir que el Gobierno elude sus responsabilidades? Bajo ningún concepto. Usted me pregunta ¿es partidario el Gobierno de una decisión legal que rebaje a 35 las horas? Rotundamente no; el Gobierno no es partidario. El Gobierno prefiere que se analice empresa a empresa, sector a sector y apoya el acuerdo entre sindicatos y empresarios; lo apoya. Y ese acuerdo habla de un plazo, un año: desde mayo de 1997 hasta mayo de 1998. Está establecido en el acuerdo: un año. ¿Apoya el Gobierno esas negociaciones, el diálogo entre sindicatos y empresarios en el plazo de un año para hablar de lo que significa la reorganización del tiempo de trabajo? Rotundamente. Es un camino que elegimos. ¿Eso impide el debate político? Bajo ningún concepto. ¿Impide el debate parlamentario? Bajo ningún concepto. Nos pondremos de acuerdo en cómo se encauza ese debate político y parlamentario, pero el diálogo social y el debate parlamentario son perfectamente compatibles. Además, usted me dice: Quiero que el Gobierno se comprometa y que lo haga con urgencia. Permítame que le diga que en los dos países en que se ha planteado esa decisión legal, únicos dos, en un caso la remiten al año 2000 y en otro al 2001. Las cosas por su sitio. ¿Por qué? Porque hay que estudiarlo mucho; hay que estudiar tiempo de trabajo, empleo, competitividad, productividad de las empresas, impacto sobre el conjunto de la economía, y no es fácil el asunto reparto de tiempo de trabajo, reparto de salario; no es fácil.

Hay otra cosa también importante que le quería comentar. Cuando los sindicatos españoles hablan de la negociación social para los tiempos de trabajo, tengo la impresión de que saben de qué están hablando, porque el debate de las 40 horas no está hoy en la calle. En los convenios de empresa la jornada pactada son 37,9 y en los convenios de otros ámbitos de 39,2. Quiero decirle que en el marco de la negociación colectiva ya se están reorganizando los tiempos de trabajo. No está detenido; en absoluto.

Ha hablado de las horas extraordinarias pero incidentalmente. Yo creo que tenemos tres contratos por los que apostar rotundamente en el futuro: los contratos formativos, los contratos indefinidos y creo que hay que estudiar también la fórmula que está dando resultado en otros países de contratos a tiempo parcial indefinidos. Y hay que afrontar el tema de las horas extraordinarias. Yo le pido ya cualquier tipo de idea.

Nosotros hemos empezado dando dos pasos, de acuerdo con los sindicatos y empresarios pues hemos dialogado con ellos, les hemos consultado, primero, eliminando cualquier discriminación de cotización social en horas coyunturales o no, que las hemos equiparado; y segundo, que de la misma forma que hemos tomado esa decisión no se incorporen las horas extras a las bases de las prestaciones por desempleo, porque creemos que debe haber una política de desincentivación de horas extraordinarias, tanto de cara al empresario como a los trabajadores.

Termino esta intervención, señor presidente, diciéndole al señor Vaquero que desde 1978 a 1997 la jornada pactada anualmente se ha reducido en España en un 10 por ciento. La dinámica de los tiempos nos está llevando a esa reestructuración también del tiempo de trabajo. Usted quiere que haya una decisión de Gobierno o de Parlamento. Nosotros decimos que estamos abiertos a cualquier tipo de debate, a cualquier tipo de sugerencia, pero que la experiencia de este Gobierno sobre lo que significa el diálogo social es muy fructífera y transmite confianza al conjunto de la sociedad española, especialmente a las pequeñas y medianas empresas que son el motor de nuestra economía.

Muchas gracias, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana):

Muchas gracias, señor ministro.

¿Grupos que desean fijar su posición? **(Pausa.)** En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra el señor Encina.

El señor **ENCINA ORTEGA**: Gracias, señor presidente.

Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Socialista para fijar posición en torno a la interpelación urgente que ha planteado Izquierda Unida en relación a la adopción de las medidas para reducir la jornada laboral a 35 horas.

La relación del tiempo de trabajo con el empleo es total. Consideramos que es imprescindible la reducción de la jornada de trabajo si queremos crear empleo y que a la vez conlleve una reducción del desempleo. Por tanto, el reparto de trabajo junto a fórmulas de creación de empleo debe ser un objetivo prioritario de este Gobierno, lo fue del anterior y de todos los gobiernos que puedan venir. Partimos de dos premisas en las que creo que todos estaremos de acuerdo. La primera es que la productividad crece mucho más deprisa de lo que se reduce la jornada: la segunda, que en nuestro país las reducciones de jornada de trabajo desde el decreto del año 1983, del Gobierno socialista, que la redujo a 40 horas, apenas se han producido, si bien es cierto y estamos de acuerdo con las manifestaciones del ministro de Trabajo en que se han dado en el ámbito de la negociación colectiva, sector a sector, pero la

media parece ser que está en 1.740 horas aproximadamente de cómputo anual.

Mi grupo cree que las relaciones laborales actuales, que ya practicó cuando era gobierno, tenemos que basarlas en la negociación colectiva. En este caso pensamos que es lo más acertado porque no todos los sectores son iguales y la reducción de jornada afecta de una manera muy diferente a un sector que a otro. No son lo mismo, señoría, los sectores con mano de obra intensiva como el comercio, la seguridad privada, la confección, la limpieza, donde las horas de trabajo tienen una incidencia total en la producción, con sectores de alta tecnología como el del automóvil, el químico o el informático, donde las horas de trabajo tienen una influencia mucho menor. En definitiva, señorías, la reducción de la jornada y el reparto de trabajo han de venir como consecuencia del diálogo social entre los agentes sociales y empresariales. Estamos convencidos de ello. Por tanto, mi grupo está de acuerdo con el fondo de la interpelación de Izquierda Unida, es decir, con el objetivo de plantear un estudio sobre las 35 horas, pero creemos que debemos dar tiempo a los sindicatos y a la patronal para que lo lleven a buen término, y sólo en el caso de que no sea posible a través del diálogo social, sólo entonces veríamos la necesidad de plantearnos la cuestión.

Voy a leer un párrafo de la resolución reciente del Parlamento Europeo, del 22 de octubre de 1997, aprobado casi por unanimidad, en la que se planteaba la organización del trabajo y que dice lo siguiente: Se considera por los Estados miembros que se debe abordar el problema de la promoción de la flexibilidad en el mercado laboral en materia de horas de trabajo, tiempo de trabajo y régimen laboral mediante procesos no legislativos y además voluntarios, basado en el diálogo social a escala de cada empresa por separado, en particular teniendo presente el papel fundamental de las Pyme en la creación de empleo. Además de esto se indicaba en este acuerdo la importancia de reforzar la movilidad del mercado de trabajo mediante una mejora del reconocimiento mutuo.

En el caso concreto de España, ya el Gobierno socialista planteó de manera bastante fuerte lo que acabo de referenciar anteriormente de anualizar el tiempo de trabajo a la vez que se puede estimar por término medio que estamos en torno a 1.740 horas anuales. También durante el Gobierno socialista se produjo una regulación que permitía la compensación de las horas extraordinarias por descanso. Del mismo modo, en esta nueva regulación de la reforma laboral del año 1997, un tercer punto ha sido potenciar la contratación a tiempo parcial. Son todas ellas medidas que no se dan en otros países de nuestro entorno, como en Francia o en Italia, y que hacen, por tanto, que el tratamiento que debemos dar a este tema en España sea distinto al de otros países.

Quisiera recordar unas manifestaciones recientes, al hilo del debate, hechas por el presidente del Consejo

Económico y Social, Federico Durán, en las que indicaba que una iniciativa de este tipo sería más favorable si partiera de los sindicatos y de los empresarios. Mostraba su pleno convencimiento de que ambos, sindicatos y empresarios, llegarán sector a sector, empresa a empresa, a acuerdos sin que se genere tensión, como se ha producido en los países señalados anteriormente, Francia e Italia. Expresaba, por tanto, Federico Durán, presidente del Consejo Económico y Social, su absoluto convencimiento de que en España sería mucho mejor este acuerdo entre agentes sociales y empresariales que adoptarlo por la vía de la imposición legal. Creo, señor Vaquero, que realmente sería un tremendo error y no precisamente coger el toro por los cuernos que se aplicara por la vía legal y no mediante el diálogo necesario entre sindicatos y patronal, que acaban de dar un buen ejemplo con la reforma laboral recientemente aprobada.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Señor Encina, le ruego concluya.

El señor **ENCINA ORTEGA**: Voy concluyendo, señor presidente.

Solamente quiero indicar, en definitiva, que mi grupo cree necesario el reparto de trabajo como fórmula de creación de empleo, pero a través de la negociación colectiva, como una garantía de que en cada sector se haga en función de sus propias particularidades y necesidades.

Nada más, señor presidente. Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor Encina.

— **DEL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO, SOBRE MEDIDAS DEL GOBIERNO PARA ASEGURAR LOS OBJETIVOS DE INVERSIÓN PREVISTOS POR EL MINISTERIO DE FOMENTO (Número de expediente 172/000057)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Socialista sobre medidas del Gobierno para asegurar los objetivos de inversión previstos por el Ministerio de Fomento. Para su presentación tiene la palabra el señor García-Arreciado.

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, estoy seguro de que el señor ministro de Fomento comparte que la necesidad de invertir en infraestructuras es una prioridad básica de cualquier gobierno que pretenda mantener la competitividad del territorio, puesto que la eficacia del sistema económico en su conjunto tiene una fuerte dependencia de la calidad de los sistemas de transporte.

Esa prioridad básica debiera convertirse en prioridad crítica para un Gobierno como el de España que tiene que gestionar un territorio que no ha alcanzado todavía el pleno equilibrio territorial, hay déficit de *stocks* de infraestructuras en determinadas zonas del territorio y, sobre todo, tenemos una situación geográfica periférica de los grandes mercados centroeuropeos con los que mantenemos la mayor parte de nuestro comercio exterior. La creación de un espacio único europeo ha trasladado el viejo concepto de la competitividad entre empresas a uno más dinámico y más difícil de gestionar que es el de la competitividad entre los territorios. Y elemento sustancial para la competitividad entre los territorios es el disponer de unas redes de infraestructuras que presten servicios económicos generales al país.

Desde 1996 y con motivo del cumplimiento de los criterios de convergencia, el Ministerio de Fomento ha bajado su esfuerzo inversor. Y lo ha bajado, señor ministro, por debajo de los mínimos necesarios para que no se produzcan estrangulamientos en las redes de transporte —no en este mismo momento pero en un futuro más o menos próximo estamos seguros de que se van a producir—, de los mínimos necesarios para que no se produzca pérdida en la calidad de los servicios que soportan esas infraestructuras, y de alguna que otra crisis de cierta importancia en el sector de la construcción, sobre todo en las pequeñas empresas de la construcción que son utilizadas por las grandes como colchón de ajuste de sus problemas de cartera. Las grandes empresas —aunque es un poco exagerado decirlo— son poco más que un *standing*, una secretaria y un cierto *staff* técnico y luego subcontratan con una serie de pequeñas empresas que son, en los momentos de penuria inversora como éste, las que sufren los efectos de la restricción presupuestaria. Restricción presupuestaria, señor ministro, que se ha producido no sólo en los créditos iniciales del capítulo de inversiones reales del Ministerio, que han descendido en más de 150.000 millones de pesetas en términos monetarios en los dos últimos años, sino que el grado de ejecución de tan modesto presupuesto se sitúa en niveles tan bajos, en términos de obligaciones reconocidas —faltan unas décimas para llegar al 50 por ciento—, que se agravan aún más, desde nuestro punto de vista, los efectos perniciosos derivados de unos créditos iniciales que ya eran manifiestamente insuficientes.

Consecuencia de ello —lo conoce usted mejor que yo, señor ministro, como es obvio— es que el gasto directo del Ministerio —el directo—, por ejemplo en ferrocarril, casi desaparece. A julio de 1997 se habían licitado en ferrocarril por el Ministerio 2.700 millones de pesetas, que es el 97 por ciento menos que el año anterior, que a su vez estaba a una distancia considerable de los años precedentes. En el conjunto del sector de transportes, carreteras, ferrocarril y puertos, el descenso sobre el año anterior era del 23 por ciento y en

el global del Ministerio la disminución era del 11 por ciento, siempre sobre datos del año anterior para evitar si es posible, señor ministro, la malsana tentación de recurrir al pasado para explicar el presente y el futuro. Esto es mucho dinero, señor ministro: 150.000 millones de pesetas menos en inversiones en un país tan necesitado de infraestructura, desde el punto de vista de ordenación territorial y de conexión con el conjunto de los países que nos rodean, es una considerable desatención a una prioridad que, repito, es no sólo básica sino crítica para el Gobierno de España. Y este descalabro inversor ocurre en un escenario en el que ninguna de las ingeniosas innovaciones introducidas en la Ley de medidas fiscales del año anterior, con objeto de compensar las deficiencias inversoras de este Ministerio, parezcan haber ofrecido resultados al menos dignos de resaltar.

Como para muestra sobra un botón, nos referiremos a las 100.000 millones contenidos en el capítulo VIII del presupuesto de Fomento e incluidos en el mismo con la benéfica intención de efectuar aportaciones patrimoniales a los suministradores de infraestructuras de transporte por carretera o por ferrocarril. Cien mil millones que constituyeron el eje básico de la defensa que hizo el señor ministro de Fomento de sus presupuestos el año anterior. 100.000 millones que se nos vendieron a nosotros y al país como el mecanismo que, obligado por los criterios contables del SEC, utilizaba el Ministerio para paliar la disminución del esfuerzo inversor del conjunto del Ministerio sobre el territorio que administra.

De esos 100.000 millones, señor ministro, que separamos, de los 40.000 destinados a suministradores de infraestructuras de carreteras no parecen haber puesto ni un solo kilo de hormigón sobre nuevas carreteras. Por la información que tenemos, no se han utilizado en absoluto. Y de los 60.000 aportados al GIF, con objeto de la construcción de una de las infraestructuras básicas —no sólo para Barcelona, sino también para el sur de España, porque nos acerca cuatro horas más a Europa—, de esos 60.000 millones, digo, apenas se ha invertido el 5 por ciento, señor ministro. Que esto ocurra en el ministerio inversor por excelencia, en el ministerio que gestiona y ordena el territorio con respecto a las competencias que tengan otras comunidades autónomas, pone de manifiesto desde nuestro punto de vista que, sin necesidad de recurrir a ajustes presupuestarios formales, el Gobierno viene utilizando las inversiones públicas como un mecanismo de ajuste del déficit. Realmente, más allá de la congelación del sueldo de los funcionarios y del recorte y la paralización que se produce sobre los escasos créditos de infraestructuras, poco más han sido los mecanismos puestos por el Gobierno para cumplir los criterios de déficit que exige la convergencia en Europa.

Nosotros creemos que es un error. Así se lo dijimos hace un año. Creemos que es malo para el país, que va

a retrasar el desarrollo de algunas comunidades y que con una política fiscal menos sesgada hacia los intereses de las rentas del capital hubiera sido posible obtener los recursos suficientes para no haber congelado, cuando no disminuido, las inversiones en una cuestión tan importante como las infraestructuras. Ustedes lo decidieron, esa es la norma, está en la ley, es lo que tenemos que cumplir, pero, desde la presunción de que usted, como responsable de esto, está tan preocupado o más que yo, lógicamente, sobre la escasez de recursos de que dispone y sobre la poca eficacia de la aplicación de esos propios recursos, lo que queremos saber —y lo hacemos en una figura que se llama interpelación, que parece una cierta hostilidad hacia el Gobierno, pero que no lo es— es, porque seguro que las habrá, qué medidas tomará su ministerio para garantizar al menos la plena ejecución de los presupuestos de inversión para el próximo año.

Muchas gracias.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Fernández-Miranda y Lozana): Muchas gracias, señor García-Arreciado.

Para contestar en nombre del Gobierno, tiene la palabra el señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Señoría, muchas gracias por el tono utilizado y porque nos permite hacer un debate sobre la política de inversiones del Gobierno y sobre la ejecución del presupuesto a lo largo del presente año 1997.

Yo querría empezar por sentar una premisa mayor, sin la cual es difícil entender lo que implica la ejecución del presupuesto del Ministerio de Fomento en el año 1997. La política de inversiones del Gobierno es parte de la política presupuestaria y, a su vez, la política presupuestaria es parte de la política económica del Gobierno. Hasta ahí creo que estará de acuerdo su señoría.

Por tanto, si la política económica del Gobierno es correcta y la economía va razonablemente bien, como va, carece de sentido decir que la política presupuestaria de inversión directa es mala, insuficiente o ineficaz. El presupuesto es una de las herramientas básicas que tiene el Gobierno para dotar de sostenibilidad al ciclo económico, y en estos momentos, probablemente en este último trimestre del año, España va a crecer por encima del 3,5 por ciento, y hasta los analistas más rigurosos, o, si quiere usted, más pesimistas, prevén un crecimiento de la economía española para el próximo año muy cercano al 4 por ciento. Quiere esto decir que, desde una perspectiva global —y entraremos enseguida en el detalle—, la política presupuestaria del Gobierno y, dentro de la política presupuestaria, la política de inversiones del Gobierno es la política correcta. Vamos a descender al detalle y a analizar la política presupuestaria del Gobierno.

Creo que podríamos estar de acuerdo conceptualmente en que hay tres grandes capítulos de gasto: el capítulo de los gastos corrientes, el capítulo de los gastos sociales y el capítulo de los gastos de inversión. Hay otras cosas en los Presupuestos Generales del Estado, pero, para entendernos a los efectos de este debate, pienso que es suficientemente claro lo que quiero expresar.

Para los presupuestos de 1997, actualmente en vigor, el Gobierno optó por recortar los gastos corrientes y por recortar los gastos de inversión. Y para el año 1998, con los presupuestos que en proyecto están actualmente en la Cámara, la opción es contener el gasto corriente, mejorar el gasto social e iniciar la recuperación del gasto de inversión, porque es fácil analizar, a efectos críticos, lo que ocurre en unos meses o lo que ocurre en un ejercicio, pero no se puede perder de vista la opción global y la corrección de la política económica y, dentro de ella, la corrección de la política presupuestaria globalmente considerada.

Su señoría se ha referido, al margen de estas consideraciones de tipo general que acabo de hacer, a la ejecución del presupuesto del Ministerio de Fomento, y la ejecución del Ministerio de Fomento, como la de cualquier otro ministerio, pero particularmente de éste por ser un ministerio inversor, se puede analizar desde una doble perspectiva: en términos de eficacia de gestión y de responsabilidad —y ahora trataré de dilucidar lo que eso significa— y en términos de amplitud de la inversión y, por tanto, de la licitación que los presupuestos contemplan para el ejercicio en curso. Vamos a analizar, porque usted, señoría, se ha referido a ambas dimensiones, las dos perspectivas.

Ejecución en términos de eficacia de gestión y de responsabilidad. Señoría, para un ministro de Fomento, para un ministro de Obras Públicas, es extraordinariamente fácil saltarse la disciplina presupuestaria y generar para el final del ejercicio una especie de agujero o una especie de pelota que habría que pagar en ejercicios subsiguientes, y eso ha sido frecuente en la ejecución de los presupuestos del Ministerio de Obras Públicas. Pero yo tengo otro entendimiento de lo que es una política gubernamental, y como me siento plenamente solidario con la política económica y de la política presupuestaria, la eficacia de gestión necesariamente hay que conjugarla con la responsabilidad. Porque a mí me sería muy fácil generar, como es lógico, deuda que habría de pagar en ejercicios subsiguientes.

Le puedo decir que a 30 de septiembre del presente año, 1997, en ejecución del capítulo 6, inversiones reales, del presupuesto del ministerio, las obligaciones reconocidas representaban el 49,70 por ciento; a 23 de octubre, puedo decirle que representan ya el 54,66 por ciento. En el año 1996, a 30 de septiembre, habíamos ejecutado, en términos de obligaciones reconocidas, el 47,8 por ciento. Este año vamos mejor que el pasado. Quiero recordarle que el año 1996, el ministerio ejecu-

tó el presupuesto en un 89,17 por ciento, el último presupuesto que ejecutaron ustedes, 1995, lo hicieron en un 85,99 por ciento. Por consiguiente, nosotros, el pasado año, superamos, en términos de ejecución presupuestaria, lo que ustedes habían hecho en 1995; y en el presente año, la ejecución del presupuesto del Ministerio de Fomento va mejor que el pasado año, año en el cual ya le digo que alcanzamos el 89,17 por ciento.

Le puedo señalar cómo van los tres grandes programas inversores del ministerio. En creación de infraestructura de carreteras, sobre un crédito vigente de 247.000 millones de pesetas, hay comprometido en este momento 186.139 millones; en términos de obligaciones reconocidas, que es el concepto presupuestario estricto, 145.000 millones, pero hay retenido, por tanto, en curso hacia la calificación de obligación reconocida, 46.000 millones, y libre, 15.000 millones. Eso en el programa 513.D, que es el de creación de infraestructuras de carreteras. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

En el programa 513.E, conservación, frente a un crédito de 71.980 millones de pesetas, hay comprometidos 62.837 millones, y en términos de obligaciones reconocidas 38.799; retenido, por tanto en camino hacia su conversión en obligación reconocida, 7.284 millones, y libre, 1.861 millones, sobre un total de 71.000 millones de pesetas.

En los ferrocarriles, a los que se ha referido S. S., ante un crédito vigente de 39.843 millones, hay comprometidos 31.303 millones; en términos de obligaciones reconocidas, 19.216; retenido, en camino hacia su conversión en obligación reconocida, 5.242 millones, y libre 3.298 millones. Habrá leído recientemente en el periódico que se han hecho dos licitaciones, que no están incluidas en este cómputo, en el corredor del Mediterráneo y en algún otro tramo de la red ferroviaria española. Por tanto, estas cifras, al día de hoy, están sustancialmente mejoradas.

Yo le podría relatar, señoría —no quiero entrar en demasiado detalle a estas horas—, tomando como ejemplo el programa de creación de infraestructuras de carreteras, cómo han evolucionado los créditos libres, a fin de que la opinión pública pueda percibir lo que ha supuesto una política de disciplina presupuestaria y de rigor presupuestario para terminar a 31 de diciembre del presente año cumpliendo por primera vez, en sus estrictos términos, unos presupuestos.

Fíjese. 1994 —hablo del programa de creación de carreteras—, crédito inicial, 348.000 millones. Si se tiene en cuenta lo comprometido el año anterior, el saldo de disposiciones a 31 de diciembre del año anterior, incorporaciones de crédito, etcétera, había un crédito libre efectivo de 132.000 millones de pesetas, el 37,9 por ciento sobre el crédito inicial. En el año 1995, sobre el mismo crédito inicial, 348.000 millones, el crédito libre efectivo se reduce al 31 por ciento. En el año 1996, presupuestos que estaban prorrogados...

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, vaya concluyendo.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Sí, concluyo, señor presidente.

En el año 1996, sobre 273.000 millones, el crédito libre es del 12 por ciento. En el año 1997, presente ejercicio, año de auténtico rigor y disciplina presupuestaria, sobre 240.000 millones de pesetas de crédito inicial, queda libre el 5 por ciento. Quiere esto decir, señoría, que hemos ido pagando, con cargo al crédito del presente año, deudas de ejercicios anteriores. Y el año 1998 se inicia la reversión de la tendencia: 262.000 millones de crédito inicial, quedará crédito libre 56.000 millones, el 21,4 por ciento. La disciplina presupuestaria y el ajuste que realizamos en el transcurso de este ejercicio nos permitirá tener un año 1998 más cómodo.

Y si hablamos, señoría, de la ejecución presupuestaria, en términos de amplitud de la inversión, en términos de la licitación realizada, es donde efectivamente se nota el ajuste presupuestario. En el año 1995, a 31 de diciembre, se licitaron 278.000 millones de pesetas. Esa licitación, en el año 1996, presupuestos prorrogados, sube a 370.000 millones, y en 1997, a 31 de diciembre, ascenderá a 250.000 millones. Es evidente que ha habido una baja en la licitación, como consecuencia de la aplicación de una política de rigor presupuestario, de disminución de la inversión pública, que este Gobierno asumió para cumplir los requisitos de convergencia y entrar en la Unión Monetaria.

De esos 250.000 millones que estarán licitados a 31 de diciembre, el desglose, señoría, es el siguiente: por el llamado modelo alemán o abono total del precio, se habrán licitado 100.000 millones de pesetas; por el sistema convencional de creación de infraestructuras de carreteras, 107.000 millones de pesetas; en ferrocarril, 40.000 millones, y otros, 3.000. En total, 250.000 millones de licitación, que supone una baja significativa con respecto a los 370.000 millones del año 1996. Pero en esta licitación no está incluido, señoría, ni el ente gestor de infraestructuras ferroviarias ni la inversión destinada a autopistas de peaje. Y es aquí donde yo querría llamar la atención de S. S., porque creo que ha sido injusto en su apreciación.

Usted no puede pedir efectos a unos nuevos métodos de financiación de inversiones a los diez meses de su entrada en vigor. No cuente usted desde que este Gobierno entró en funciones, porque estas medidas entran en vigor el 1 de enero de 1997 y, por tanto, tienen diez meses de vigencia, tiempo en el que ha habido que sacar las consecuencias de la modificación de la Ley de autopistas de peaje, ha habido que crear el ente gestor de infraestructuras ferroviarias y ha habido que reinventar el sistema de abono total del precio, cuya eficacia sí le puedo trasladar a usted en el día de hoy, porque, antes de que concluya el año, estarán lici-

tados los 110.000 millones de pesetas de la primera parte del programa que se financia a través del llamado método alemán.

Querría también poner de relieve que, como sabe S. S., no es fácil...

El señor **PRESIDENTE**: Señor ministro, concluya, por favor.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Sí, señor presidente, pero no tengo más remedio que completar mi intervención, porque el señor García-Arreciado ha tenido la gentileza de dar un panorama muy completo sobre el programa de inversiones.

El señor **PRESIDENTE**: Deje algo para la réplica, señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): El ente gestor de infraestructuras ferroviarias, señor García-Arreciado, ha tenido que subrogarse en el proyecto de tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa y la subrogación administrativa lleva mucho tiempo y es administrativamente muy compleja. En estos momentos, felizmente, el ente gestor de infraestructuras ferroviarias está pagando ya certificaciones de obra, de los dos únicos tramos, señoría, que tenían obra en ese proyecto: Ricla-Calatayud y Zaragoza-Lleida. En lo demás no había ni proyectos. El ente gestor de infraestructuras ferroviarias, para que lo sepa S. S. y esto es lo importante, para julio del próximo año habrá puesto en marcha un proceso de inversión de 230.000 millones de pesetas. Y es mucho más importante tener en cuenta los procesos de inversión que se están poniendo en marcha que lo que supone la ejecución presupuestaria de unos pocos meses. Sabe muy bien que lo que está en el capítulo VIII de los Presupuestos Generales del Estado se traslada automáticamente a los presupuestos del año siguiente. No es como en el presupuesto no financiero, en el que está prohibido por la Ley de Disciplina Presupuestaria las incorporaciones de crédito. En el capítulo VIII no opera ese principio. Por tanto, lo que hemos hecho en este ejercicio es capitalizar al ente gestor de infraestructuras ferroviarias, dotarle de los 60.000 millones de pesetas, hacer todo el procedimiento administrativo y, naturalmente, convocar a concurso de proyecto y obra, para poder poner en marcha el proceso de inversión. No habrá proyectos hasta julio del próximo año, en que se podrá contratar la obra, poniéndose así en marcha un proceso de inversión de 230.000 millones de pesetas. El proyecto, señoría, alcanza un billón de pesetas, del cual el Estado aporta el 30 por ciento, el 40 por ciento son fondos de cohesión y el 30 por ciento se obtendrá actuando el ente gestor de infraestructuras ferroviarias en el mercado de capitales.

En cuanto a las autopistas de peaje, señoría, puedo decirle que la primera licitación de una concesión con arreglo al nuevo esquema de autopistas de peaje tendrá lugar antes del 31 de diciembre, y espero que sea la autopista que une Cartagena con Alicante. En el primer semestre del año próximo se licitará el resto de las concesiones, lo que supone poner en marcha un proceso de inversión, señoría, de 240.000 millones de pesetas, de los cuales el Estado va a aportar solamente en torno a los 50 o 60.000 millones en forma de anticipos reintegrables, para cuya utilización hemos contratado a una consultoría experta en estos temas, que nos permita utilizar ese dinero de la manera más rentable y más eficaz posible para los intereses generales, por tanto, para los intereses del Estado.

Atendiendo a la petición del señor presidente, no quiero desglosar a S. S. la ejecución del método alemán y, señor presidente, agradeciendo su generosidad, concluyo.

Hay una caída de la inversión pública con carácter general gradual en toda la Unión Europea desde el año 1992, porque todos los Estados miembros de la Unión han debido hacer un ajuste para aproximarse al cumplimiento de los requisitos de convergencia. Debo decirle, porque esto es importante, que en los grandes programas de infraestructuras del transporte, el presupuesto para el próximo año 1998 crece un 9 por ciento y, como le decía, señoría, tendremos un año razonablemente algo mejor que 1997. Creo que la eficacia de gestión está acreditada en el año 1996. Si hemos sido eficaces en 1996, no hay ninguna razón para pensar que no vayamos a serlo en 1997. Lo estamos siendo, señoría, puede usted tener esa certidumbre.

Debo concluir diciendo que el horizonte del sector de la construcción está despejado. Si atendemos al sector de la edificación, ya se ha detenido la caída, ha crecido en los seis primeros meses de este año un 2,2 por ciento y se ha detenido la caída de la ingeniería civil. Puedo decirle, porque es lo que el sector de la construcción piensa hoy, que el sector tiene un horizonte razonablemente despejado, porque los procesos de inversión que se han puesto en marcha, al margen del capítulo VI del presupuesto del Ministerio de Fomento, alcanzan casi un billón de pesetas, lo cual da al sector una razonable tranquilidad para los próximos tres o cuatro años.

Muchas gracias, señor presidente.

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

El señor **GARCÍA-ARRECIADO BATANERO**: Muchas gracias, señor presidente.

Señoras y señores diputados, señor ministro, temo que la interpelación ha sido perfectamente inútil. Usted muestra su absoluta satisfacción con el es-

tado de las cosas y nos anuncia más de lo mismo para el próximo año. Lo hace utilizando un falso silogismo, un sofisma, si me lo permite, como que la política económica va bien —afirmación que no negamos—, debido al esfuerzo de los españoles, a la actuación del Gobierno, al ciclo internacional, y que la política de inversiones, que forma parte de la política económica, también va bien. Esto falla por su propia base, señor ministro, y con un ejemplo muy fácil lo entendemos. La belleza de un envoltorio no garantiza la calidad del contenido; sería el caso más claro que se me ocurre.

Resulta descorazonador escuchar a un ministro de Fomento, que tiene poco dinero, que el poco que tiene no se lo gasta y que el que se gasta no se lo paga, en la Cámara que todo está muy bien y que el próximo año vamos a seguir igual, con un crecimiento del 4 por ciento. Usted tendría que tener ahora mismo en el Ministerio más de 700.000 millones de inversión en el escenario más humilde del plan director de infraestructuras, que era crecer en el entorno del 2 o el 2,5 por ciento. Vamos a crecer al 4. Luego parece evidente que los recursos que el país está generando por el crecimiento nominal del producto interior bruto se van en otras cosas o no se produce esa generación de ingresos públicos como consecuencia de la política fiscal que ustedes persiguen. Usted tendría que estar ahora mismo en 700.000 millones de pesetas en el escenario inversor más modesto del plan director de infraestructuras, en el que un día creemos, otro día, no, cuando nos interesa lo ponemos en los altares y cuando nos interesa decimos que está periclitado y que no es un instrumento de planificación del Gobierno. El problema es que si el plan director de infraestructuras no es el documento de planificación del Ministerio de Fomento, ¿cuál es? Porque un ministerio con inversiones hiperanuales tiene forzosamente que trabajar con un documento de planificación. Ustedes no lo tienen y el que tienen no lo reconocen porque fue firmado por el anterior Gobierno, por cierto aprobado en las Cámaras, en muchos puntos con el apoyo de su grupo parlamentario. Por tanto, la eficacia o la eficiencia de su gestión hay que ponerla un poco en duda, desde el punto de vista de los resultados reales.

Nos dice usted que el objetivo de 1997 era —y bien que lo sabemos— el recorte de los gastos corrientes y de la inversión y que para el próximo ejercicio presupuestario va a haber una cierta alegría inversora, que se va a iniciar la recuperación de la inversión. ¡No será en su Ministerio, señor Arias-Salgado! Usted invierte el próximo año poco menos que éste, nada más 3.100 millones menos que éste. Y el crecimiento del capítulo VI de su ministerio, subsector Estado —no estamos hablando de puertos, ni de AENA, que se autofinancia con las tarifas de los ciudadanos y en el que estas Cortes no tienen que autorizar ni una pese-

ta de gasto público—, que es el que usted gestiona desde el ministerio, crece por debajo del PIB nominal. La inversión está en el 5,6, casi 5,7, por debajo del PIB nominal. Ahora me habla usted del subsector Estado, los organismos autónomos, AENA, y posiblemente sean las cifras que usted da. Pero en su ministerio, lo que es presupuesto del Estado, lo que es inversión del dinero público, el dinero que se autoriza en esta casa para los presupuestos, crece por debajo del PIB nominal.

Me dice, como siempre, que este año estamos mejor que el pasado y que el pasado estábamos mejor que el anterior; muy bien. A 30 de junio, porque junio tiene sólo 30 días, usted había licitado 249.000 millones de pesetas, en el conjunto del sector transportes, en 1997; en 1996, usted había licitado 316.558 y en 1995, 335.360 millones. Son los 150.000 millones que sistemáticamente salen, se hagan como se hagan las cuentas, en obligaciones contraídas, en créditos iniciales. Salen sistemáticamente 150.000 millones menos de inversión, que son muchos millones, señor ministro. Y es mucho más preocupante cuando, ante una actuación de este grupo preguntándole qué va a hacer usted para que el próximo año vayan un poco mejor las cosas, usted dice que no, que las cosas van muy bien y que aquí nos vamos a quedar.

Hay una afirmación que me extraña y que usted tendría que aclarar. Dice que están pagando de los presupuestos deudas de ejercicios anteriores. Y ¿qué hicieron con el real decreto? Porque ahí se inventaron doscientos y pico mil millones de pesetas, en este ministerio, 700.000 en total, que eran para esto. Explíqueme qué pasó con el real decreto.

Lo cierto, señor ministro, es que el AVE no avanza. Ustedes sigue sin tener proyectos nuevos, lo digo solemnemente en esta Cámara. Tienen únicamente el Ricla-Calatayud y el Zaragoza-Lleida. Ustedes no tienen proyectos nuevos del AVE. La autovía de La Plata, que es el eje vertebrador norte-sur del territorio, desaparece de los presupuestos. Acabo de leer una referencia de prensa donde, entre las 111 enmiendas que su grupo ha presentado al presupuesto, dicen que hay una importante reordenación del gasto interno dentro de Fomento; a lo mejor están ahí.

La autovía del Cantábrico, por utilizar algunos ejemplos, está paralizada. El Euromed, que es la obra más importante que está haciendo ahora el ministerio, por recordarlo, tiene presupuestado para el próximo año, según el programa, dos nuevos kilómetros de vía y la electrificación de seis; tampoco se puede decir que ahí haya una esfuerzo inversor importante.

Usted me dice, con razón, y yo sería injusto si no lo entendiera, que yo no puedo pedir resultados a unas modificaciones presupuestarias del calado del llamado modelo alemán o las otras figuras jurídicas que se instalaron en la ley de medidas fiscales. Yo no puedo pedir diez meses después resultados y usted no puede pe-

dir a esta Cámara en los presupuestos un dinero que no se va a gastar, aunque usted tenga previsto que se incorpore al presupuesto siguiente, y menos si lo utiliza como eje central del discurso, diciendo: aquí están los 100.000 millones que compensan la bajada de la inversión. Y este año, señor Arias, lo veremos en los presupuestos, usted vuelve a hacer algo parecido. Porque ninguna obra, ninguna, de las que se financia con los 40.000 millones de aportaciones por carretera va a iniciarse antes de febrero de 1999; ninguna obra de las que usted ha licitado o va a licitar desde ahora a final de año con el modelo alemán. Está creando una pelota. Usted decía que, como buen ministro y eficaz en la gestión, no creaba una pelota en los últimos meses del presupuesto.

Usted lo va hacer mejor, ustedes crean la pelota al del año 2001. Ninguna de las obras que usted adjudique por el contrato alemán va a empezar antes de final de año. Ninguna. En cuanto a las autopistas, como ya he dicho, quedó claro en las previsiones del Gobierno y en sus propias comparecencias en Comisión que antes de finales del año 1998, más bien principios del año siguiente, no iba a empezar ninguna. El próximo año con esta excelente política económica del Gobierno, según sus palabras, tendrá en su Ministerio el efecto de que la inversión pública continuará paralizada.

Como decía al principio de mi intervención, nosotros no podemos darnos el lujo de seguir con la caída general de la inversión pública que se ha dado en el conjunto de los países de nuestro entorno. No me extraña que eso sea así. Ellos están en la centralidad de Europa, están en el núcleo duro del comercio europeo, están trufados de autopistas por todas partes, y nosotros no estamos en esa situación; por lo tanto, tendríamos que hacer un esfuerzo inversor importante.

Siento que en su intervención, cuyo tono agradezco, no haya habido la mínima inquietud por su parte en decir a ver cómo nos las ingeniamos el próximo año para poder gastar no sólo mejor —ya apunta usted que lo hace muy bien—, sino un poco más.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor García-Arreciado.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Arias-Salgado y Montalvo): Muchas gracias, señor presidente.

Comprendo que para hacer una labor de oposición no se puede aceptar que la política de inversión pública del Gobierno es correcta, porque entonces se dejaría de ser oposición. Pero es tan obvio que la política presupuestaria es una dimensión de la política económica y que la política de inversión pública es una dimensión de la política presupuestaria, que es imposi-

ble negarlo. Es un conjunto de coordenadas: política económica, política presupuestaria y política de inversión pública, que está dando unos excelentes resultados al país, señoría. Y como está dando unos resultados excelentes es absurdo criticarla en términos descalificativos, poniendo de relieve conclusiones que no se van a producir, y S. S. lo sabe.

La política de inversión pública es una parte de la política económica, y la que se está haciendo es correcta, señoría. Usted ha terminado con una reflexión que yo puedo compartir en gran medida: los demás países europeos están mejor dotados de infraestructuras que nosotros y no nos podemos permitir el lujo de seguir el ejemplo de esos países. Yo le digo otra cosa, lo que no nos podemos permitir de ninguna manera es el lujo de continuar financiando infraestructuras con déficit público, porque nos quedamos marginados del ciclo económico y de la Unión Económica y Monetaria. Ese lujo no nos lo podemos permitir. Y como éste es el verdadero objetivo nacional, entrar en la Unión Económica y Monetaria, y para ello ha habido que reducir el déficit, un déficit bastante abultado, no hemos tenido más remedio que reducir la inversión pública.

La eficacia en la ejecución del presupuesto es la correcta y a final de año será una ejecución claramente correcta. Sabe S. S. que la licitación se acelera siempre en el segundo semestre del año; que al mes de septiembre nunca se sobrepasa el 50 por ciento de ejecución y, sin embargo, a final de año se mueve habitualmente entre el 80 y el 90 por ciento. Eso lo sabe S. S. y eso es lo que ocurre en todos los ejercicios presupuestarios. Yo me gasto todo el presupuesto. Y lo que no me puedo gastar formalmente en términos de obligación reconocida lo dejo comprometido, porque los procesos de inversión que se ponen en marcha, que es lo que hay que tener en cuenta, van a consumir todos esos recursos y muchos más. Eso es lo que yo le pediría a S. S. que tuviera en cuenta: los procesos de inversión que se están poniendo en marcha en estos momentos.

Las deudas que hemos tenido que pagar con cargo al crédito vigente son las generadas en el primer semestre de 1996. El real decreto-ley de crédito extraordinario se cerró a 31 de diciembre de 1995, y nosotros entramos en el Gobierno en mayo de 1996. Durante todo ese primer semestre del año 1996 había en curso expropiaciones legítimas, liquidaciones definitivas, reformados y modificaciones. Todo eso lo hemos tenido que pagar con cargo al crédito de 1997, disminuyéndose lógicamente nuestra capacidad de licitación.

No me hable usted del AVE porque ahí quedarían ustedes mucho peor. Nosotros hemos heredado obras en dos tramos, Ricla-Calatayud y Zaragoza-Lleida, con vía ancho de Renfe, y hemos cambiado el proyecto para hacer el tren de alta velocidad. Entre Madrid-Zara-

goza, salvo ese tramo, no había ni estudio informativo ni dictamen de impacto ambiental. Este Gobierno ha sacado el estudio informativo de la totalidad del proyecto Madrid-Zaragoza, Barcelona-frontera francesa, y va a licitar los proyectos, algunos de ellos ya a final de año, y en julio del próximo año, proyecto y obra, por valor de 230.000 millones de pesetas. Eso, señoría, es justamente eficaz.

Los demás proyectos o prioridades que están en el Plan director de infraestructuras —porque, como dice muy bien S. S., se ha hecho por consenso— tendrán las cantidades y se irán ejecutando con arreglo a las disponibilidades presupuestarias. Estará incluida la autovía de La Plata. No es cierto, señoría, que esté paralizada la autovía del Cantábrico. Hay tramos por el modelo alemán cuyas obras van a empezar antes de final de año y, además, se han licitado también en la parte de Cantabria. La autovía que va desde Sagunto a Somport, que es un eje vertebral de la comunidad aragonesa, por tanto de Teruel-Zaragoza, también estará en obras probablemente a principios del año 1999. No había ni estudios informativos ni dictámenes de impacto ambiental ni proyectos. Hemos licitado, ayer mismo ha salido en el «Boletín Oficial del Estado», 11.400 millones de pesetas para el Euro-med. La inversión en ferrocarril disminuye porque no se puede hacer frente a todo al mismo tiempo, y lo sabe su señoría. Las cantidades asignadas en el capítulo 8 a las autopistas de peaje tienen que ser valoradas desde la perspectiva del proceso de inversión que se pone en marcha. No tiene sentido juzgar eso en términos de meses. Tiene sentido juzgarlo y valorarlo en términos de programa. Es una inversión de 240.000 millones de pesetas que van a ir a cargo de la iniciativa privada y es una forma de complementar la disminución de la inversión pública. Debería usted aplaudir la idea porque es positiva y porque, además, estaba también en el Plan director de infraestructuras.

Ya que ha hecho usted referencia al Plan director de infraestructuras como algo que unas veces aceptamos y otras veces no, que a veces tenemos en cuenta y otras veces no, debo manifestar que he tenido y sigo teniendo la misma opinión que tuve ocasión de expresar cuando comparecí por primera vez ante la Comisión de Infraestructuras: el Plan director de infraestructuras es un instrumento útil para el trabajo de cualquier gobierno. Le digo una cosa, señoría, si hay alguien en estos momentos que no tiene en cuenta el Plan director de infraestructuras es el partido en el que milita S. S. porque a mí me están reclamando infraestructuras, por ejemplo el AVE Córdoba Málaga, que no está como tal en el Plan director de infraestructuras, y se ha hecho una batalla regional de esa obra. También hay algunas otras obras. En el Plan director de infraestructuras hay la previsión de 1.500 kilómetros de autopistas de peaje. Como argumenté en el debate en Comi-

sión, dígame usted dónde las colocamos. Este Gobierno ha tenido el coraje de lanzar un programa de autopistas de peaje allí donde le parecía más razonable, siempre bajo el principio, como he dicho antes, de que no hará ninguna autopista de peaje allí donde no haya una alternativa gratuita en buen estado que permita satisfacer las necesidades del tráfico.

Muchas gracias, señor presidente.

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

¿Algún grupo parlamentario desea fijar su posición?

**(Pausa.)**

Muchas gracias.

Se suspende la sesión hasta mañana a las nueve horas de la mañana.

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