

# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# SENADO

**PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JUAN IGNACIO BARRERO VALVERDE**

**Sesión del Pleno**

**celebrada el miércoles, 7 de octubre de 1998**

---

**ORDEN DEL DÍA:**

**Primero**

**Preguntas:**

- De DON FRANCISCO JAVIER ROJO GARCÍA, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre si cree el Gobierno que la gestión del Ente Público Radiotelevisión Española (RTVE) es la correcta. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000587.)
- De DON ARSENI GIBERT I BOSCH, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre si piensa el Gobierno que los cuatro grandes grupos empresariales del sector eléctrico están colaborando de forma aceptable con el Gobierno en su intención de liberalizar e introducir competencia en el sector. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000591.)
- De DON CÁNDIDO ARMAS RODRÍGUEZ, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre las causas de la retirada por parte de la compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., de dos enlaces diarios entre la isla de Lanzarote (Las Palmas) y Madrid y de cuatro vuelos semanales con Barcelona, a partir del día 28 de octubre. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000598.)
- De DOÑA MARÍA MERCEDES COLOMA PESQUERA, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre si puede informar el Gobierno acerca del convenio de colaboración firmado recientemente entre el Ministerio de Sanidad y Consumo y el Ministerio del Interior, para la prevención de la infección por el Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH) entre usuarios de drogas por vía intravenosa. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000592.)

- De DON JOSÉ FRANCISCO HERNÁNDEZ GUIMERÁ, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre si tiene previsto el Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) establecer medidas para mejorar la asistencia pediátrica en zonas rurales. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000594.)
- De DON ENRIQUE BELLIDO MUÑOZ, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre la evolución de los principales parámetros que miden la actividad de las urgencias médicas en el Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) a lo largo de los últimos años. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000595.)
- De DON JUAN PABLO HERRANZ MARTÍNEZ, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las razones por las que se ha modificado el trazado original de la línea férrea de alta velocidad (AVE) a su paso por Guadalajara (Km. 72,250/95) aproximándolo a la carretera nacional N-II, con perjuicio de las poblaciones limítrofes. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000586.)
- De DON RAMÓN ALEU I JORNET, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el nuevo tramo que se va a realizar con la dotación prevista para la financiación de obras viarias del eje transversal de Cataluña y de la autovía comprendida entre Mataró y Granollers (Barcelona). (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000590.)
- De DON JOSEP VARELA I SERRA, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, sobre las previsiones del Gobierno en orden a elaborar algún plan específico para la atención y máxima recuperación posible de los afectados por traumatismos craneo-encefálicos a causa de accidentes de tráfico. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000585.)
- De DOÑA ANA ISABEL ARNÁIZ DE LAS REVILLAS GARCÍA, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las previsiones del Gobierno para resolver los efectos del vertido del oleoducto Cádiz-Zaragoza al río Genil a su paso por la población de Écija (Sevilla). (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000588.)
- De DOÑA ANA ISABEL OYARZABAL URIARTE, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las actuaciones que tiene previstas el Gobierno con respecto a la regeneración urbana de la bahía de Pasaia (Gipúzcoa). (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000589.)
- De DON JOSÉ LUIS MORALES MONTERO, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno ante el continuo acoso de patrullas de Gibraltar que impiden faenar a los pesqueros españoles en aguas próximas a la colonia británica. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000593.)
- De DON ÁLVARO ANTONIO SOMESO SALVADORES, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las iniciativas que está llevando a cabo el Gobierno para facilitar, incentivar y animar a la creación de autoempleo por parte de los jóvenes en paro. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000596.)
- De DON JOSÉ RAFAEL GARCÍA-FUSTER Y GONZÁLEZ-ALEGRE, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las iniciativas que está adoptando el Gobierno tras la declaración de Palma de Mallorca (Illes Balears) como sede de los Juegos Mundiales Universitarios del próximo año 1999. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 680/000597.)

## Segundo

### Interpelaciones:

- De DON LLUÍS ARMET I COMA, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las perspectivas del Plan Delta del Llobregat en el marco del Plan Director de Infraestructuras para el período comprendido entre 1993 y 2007. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 670/000102.)

- De DON JUAN IGLESIAS MARCELO, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el contenido de la política universitaria del Gobierno en el momento actual y para el inmediato futuro, con especial referencia a su diagnóstico de los problemas y a sus propuestas de soluciones. (Publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie I, número 563, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente 670/000101.)

Tercero

Dictámenes de Comisiones sobre Proyectos y Proposiciones de Ley remitidos por el Congreso de los Diputados:

- De la Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones, en relación con la Proposición de Ley sobre creación del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial. (Publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie III-B, número 25, de fecha 5 de octubre de 1998). (Número de expediente Senado 624/000016) (Número de expediente Congreso 122/000095.)
- De la Comisión de Presupuestos, en relación con el Proyecto de Ley por la que se conceden créditos extraordinarios por importe total de 1.191.528.660 pesetas, para completar el pago a diversas compañías navieras de las bonificaciones aplicadas en las tarifas de pasajes marítimos a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, durante el ejercicio 1996 (antes Proyecto de Ley sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 3.691.528.660 pesetas, para completar el pago a diversas compañías navieras de las bonificaciones aplicadas en las tarifas de pasajes marítimos a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, durante los ejercicios de 1996 y 1998). (Publicado en el «Boletín Oficial de las Cortes Generales», Senado, Serie II, número 98, de fecha 29 de septiembre de 1998). (Número de expediente Senado 621/000098) (Número de expediente Congreso 121/000104.)

## SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas.

	Página
<b>PREGUNTAS .....</b>	<b>4620</b>

Página

<b>De don Francisco Javier Rojo García, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre si cree el Gobierno que la gestión del Ente Público Radiotelevisión Española (RTVE) es la correcta</b>	<b>4620</b>
--	-------------

*El señor Rojo García formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps). En turno de réplica, interviene de nuevo el señor Rojo García. En turno de dúplica, lo hace el señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps).*

Página

<b>De don Arseni Gibert i Bosch, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre si piensa el Gobierno que los cuatro grandes grupos empresariales del sector eléctrico están colaborando de forma aceptable con el Gobierno en su intención de liberalizar e introducir competencia en el sector ....</b>	<b>4621</b>
--	-------------

*El señor Gibert i Bosch formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps). En turno de réplica, interviene de nuevo el señor Gibert i Bosch. En turno de dúplica, lo hace el señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps).*

Página

<b>De don Cándido Armas Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre las causas de la retirada por parte de la compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, S. A., de dos enlaces diarios entre la isla de Lanzarote (Las Palmas) y Madrid y de cuatro vuelos semanales con Barcelona, a partir del día 28 de octubre.....</b>	<b>4622</b>
--	-------------

*El señor Armas Rodríguez formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps). En turno de réplica, interviene de nuevo el señor Armas Rodríguez. En turno de dúplica, lo hace el señor Ministro de Industria y Energía (Piqué i Camps).*

Página

<b>De doña María Mercedes Coloma Pesquera, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre si puede informar el Gobierno acerca del convenio de colabora-</b>	
---	--

<p><b>ción firmado recientemente entre el Ministerio de Sanidad y Consumo y el Ministerio del Interior, para la prevención de la infección por el Virus de Inmunodeficiencia Humana (VIH) entre usuarios de drogas por vía intravenosa.....</b> 4624</p> <p><i>La señora Coloma Pesquera formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Romay Beccaría).</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>luña y de la autovía comprendida entre Mataró y Granollers (Barcelona).....</b> 4629</p> <p><i>El señor Aleu i Jornet formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo). En turno de réplica, interviene de nuevo el señor Aleu i Jornet. En turno de dúplica, lo hace el señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo).</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>
<p><b>De don José Francisco Hernández Guimerá, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre si tiene previsto el Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) establecer medidas para mejorar la asistencia pediátrica en zonas rurales.....</b> 4625</p> <p><i>El señor Hernández Guimerá formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Romay Beccaría).</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>De don Josep Varela i Serra, del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, sobre las previsiones del Gobierno en orden a elaborar algún plan específico para la atención y máxima recuperación posible de los afectados por traumatismos craneo-encefálicos a causa de accidentes de tráfico.....</b></p> <p><i>Esta pregunta ha sido retirada.</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>
<p><b>De don Enrique Bellido Muñoz, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre la evolución de los principales parámetros que miden la actividad de las urgencias médicas en el Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) a lo largo de los últimos años.....</b> 4626</p> <p><i>El señor Bellido Muñoz formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Sanidad y Consumo (Romay Beccaría). En turno de réplica, interviene de nuevo el señor Bellido Muñoz.</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>De doña Ana Isabel Arnáiz de las Revillas García, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las previsiones del Gobierno para resolver los efectos del vertido del oleoducto Cádiz-Zaragoza al río Genil a su paso por la población de Écija (Sevilla)</b></p> <p><i>Esta pregunta ha sido aplazada.</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>
<p><b>De don Juan Pablo Herranz Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las razones por las que se ha modificado el trazado original de la línea férrea de alta velocidad (AVE) a su paso por Guadalajara (Km. 72,250/95) aproximándolo a la carretera nacional N-II, con perjuicio de las poblaciones limítrofes.....</b> 4628</p> <p><i>El señor Herranz Martínez formula su pregunta. En nombre del Gobierno, le contesta el señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo). En turno de réplica, interviene de nuevo el señor Herranz Martínez. En turno de dúplica, lo hace el señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo).</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>	<p><b>De doña Ana Isabel Oyarzabal Uriarte, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las actuaciones que tiene previstas el Gobierno con respecto a la regeneración urbana de la bahía de Pasaia (Guipúzcoa) .</b></p> <p><i>Esta pregunta ha sido aplazada.</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>
<p><b>De don Ramón Aleu i Jornet, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el nuevo tramo que se va a realizar con la dotación prevista para la financiación de obras viarias del eje transversal de Cata-</b></p>	<p><b>De don José Luis Morales Montero, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las medidas que va a adoptar el Gobierno ante el continuo acoso de patrullas de Gibraltar que impiden faenar a los pesqueros españoles en aguas próximas a la colonia británica .....</b></p> <p><i>Esta pregunta ha sido aplazada.</i></p> <p style="text-align: right;">Página</p>
<p><b>De don Álvaro Antonio Someso Salvadores, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las iniciativas que está llevando a cabo el Gobierno para facilitar, incentivar y animar a la creación de autoempleo por parte de los jóvenes en paro .....</b></p> <p><i>Esta pregunta ha sido retirada.</i></p>	<p><b>De don Álvaro Antonio Someso Salvadores, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las iniciativas que está llevando a cabo el Gobierno para facilitar, incentivar y animar a la creación de autoempleo por parte de los jóvenes en paro .....</b></p> <p><i>Esta pregunta ha sido retirada.</i></p>

<p><b>De don José Rafael García-Fuster y González-Alegre, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre las iniciativas que está adoptando el Gobierno tras la declaración de Palma de Mallorca (Illes Balears) como sede de los Juegos Mundiales Universitarios del próximo año 1999 . . . . .</b></p> <p><i>Esta pregunta ha sido aplazada.</i></p>	<p>Página</p>	<p><i>la presentación de una propuesta de modificación firmada por todos los Grupos Parlamentarios.</i></p> <p><i>No se produce debate de totalidad.</i></p> <p><i>Comienza el debate del articulado.</i></p> <p><i>El señor Gibert i Bosch defiende las enmiendas números 1 y 2, del Grupo Socialista. El señor Núñez Rodríguez consume un turno en contra. En turno de portavoces, hacen uso de la palabra los señores Nieto Cicuéndez, por el Grupo Mixto; Beguer i Oliveres, por el Grupo Catalán en el Senado de Convergència i Unió, y Ortiz Climent, por el Grupo Popular.</i></p>
<p><b>INTERPELACIONES . . . . .</b></p>	<p>Página</p> <p><b>4630</b></p> <p>Página</p>	<p><i>Se procede a votar.</i></p> <p><i>Se rechazan las enmiendas números 1 y 2, del Grupo Socialista, por 89 votos a favor, 119 en contra y 1 abstención.</i></p> <p><i>Se aprueba la propuesta de modificación, por asentimiento de la Cámara.</i></p> <p><i>Se aprueba el texto del dictamen, con la modificación introducida, por 120 votos a favor, 3 en contra y 87 abstenciones.</i></p> <p><i>El señor Presidente anuncia a la Cámara que queda definitivamente aprobado por las Cortes Generales el Proyecto de Ley.</i></p>
<p><b>De don Lluís Armet i Coma, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las perspectivas del Plan Delta del Llobregat en el marco del Plan Director de Infraestructuras para el período comprendido entre 1993 y 2007 . . . . .</b></p> <p><i>El señor Armet i Coma realiza la interpelación. En nombre del Gobierno, responde a la misma el señor Ministro de Fomento (Arias-Salgado y Montalvo). Vuelve a intervenir el señor interpelante. En turno de portavoces, hacen uso de la palabra los señores Beguer i Oliveres, por el Grupo Catalán en el Senado de Convergència i Unió, Armet i Coma, por el Grupo Socialista, y Bris Gallego, por el Grupo Popular.</i></p>	<p>Página</p> <p><b>4630</b></p>	<p style="text-align: right;">Página</p> <p><b>De la Comisión de Presupuestos, en relación con el Proyecto de Ley por la que se conceden créditos extraordinarios por importe total de 1.191.528.660 pesetas, para completar el pago a diversas compañías navieras de las bonificaciones aplicadas en las tarifas de pasajes marítimos a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, durante el ejercicio 1996 (antes Proyecto de Ley sobre concesión de un crédito extraordinario, por importe de 3.691.528.660 pesetas, para completar el pago a diversas compañías navieras de las bonificaciones aplicadas en las tarifas de pasajes marítimos a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, durante los ejercicios de 1996 y 1998) . . . . .</b></p> <p><i>El señor Tomey Gómez, Vicepresidente Primero de la Comisión, presenta el dictamen.</i></p> <p><i>No se produce debate de totalidad.</i></p> <p><i>Comienza el debate del articulado.</i></p> <p><i>El señor Pérez García defiende el voto particular número 1, del Grupo Socialista, que propone la vuelta al texto del Congreso de los Diputados del título del</i></p>
<p><b>De don Juan Iglesias Marcelo, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el contenido de la política universitaria del Gobierno en el momento actual y para el inmediato futuro, con especial referencia a su diagnóstico de los problemas y a sus propuestas de soluciones. . . . .</b></p> <p><i>Esta interpelación ha sido aplazada.</i></p>	<p>Página</p>	<p style="text-align: right;">Página</p> <p><b>4643</b></p>
<p><b>DICTÁMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS . . . . .</b></p>	<p>Página</p> <p><b>4640</b></p> <p>Página</p>	<p><b>De la Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones, en relación con la Proposición de Ley sobre creación del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial . . . . .</b></p> <p><i>El señor Beguer i Oliveres, Presidente de la Comisión, presenta el dictamen. El señor Ortiz Climent anuncia</i></p>
<p><b>De la Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones, en relación con la Proposición de Ley sobre creación del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial . . . . .</b></p>	<p>Página</p> <p><b>4640</b></p>	<p><b>4640</b></p>

*Proyecto de Ley, del último párrafo de la Exposición de Motivos y de los artículos 3 y 4, suprimidos. La señora Luzardo Romano consume un turno en contra. En turno de portavoces, hacen uso de la palabra los señores Armas Rodríguez, por el Grupo Mixto, Cambra i Sánchez, por el Grupo Catalán en el Senado de Convergència i Unió, y Pérez García, por el Grupo Socialista, así como la señora Luzardo Romano, por el Grupo Popular.*

*Se procede a votar.*

*Se rechaza el voto particular número 1, del Grupo Socialista, por 88 votos a favor, 122 en contra y 1 abstención.*

*Se aprueba el proyecto de ley, según el texto del dictamen, por 209 votos a favor y 2 en contra.*

*El señor Presidente comunica a la Cámara el traslado de las enmiendas aprobadas por el Senado al Congreso de los Diputados.*

*Se levanta la sesión a las trece horas.*

---

*Se abre la sesión a las diez horas.*

El señor PRESIDENTE: Señorías, se abre la sesión.

#### PREGUNTAS:

— DE DON FRANCISCO JAVIER ROJO GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE SI CREE EL GOBIERNO QUE LA GESTIÓN DEL ENTE PÚBLICO RADIOTELEVISIÓN ESPAÑOLA (RTVE) ES LA CORRECTA. (680/000587)

El señor PRESIDENTE: Punto primero del orden del día, preguntas. En primer lugar, de don Francisco Javier Rojo García, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre si cree el Gobierno que la gestión del Ente Público Radiotelevisión Española es la correcta.

Tiene la palabra el Senador Rojo.

El señor ROJO GARCÍA: Gracias, señor Presidente.

Señorías, el Director General de Radiotelevisión Española, en la presentación del presupuesto para 1999, dio cuenta de las cifras que voy a pasar a mencionar. Gastos para 1999: 166.209 millones. Ingresos: 84.323. Esto registraría pérdidas en torno a los 167.878 millones y una acumulación de deuda de 171.000 de tal forma que podríamos llegar a finales de 1999 a los 765.000 millones de deuda, lo que representa un 1 por ciento del PIB. Al finalizar la rueda de prensa, el señor López-Amor manifestó que el presente es espléndido y el futuro mejor.

Dada una expresión de estas características, y entendiendo que el Gobierno lo podrá explicar, espero con-

teste a la pregunta que ha leído el Presidente de la Cámara.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Rojo.

Tiene la palabra el señor Ministro de Industria y Portavoz del Gobierno.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, entiendo que la pregunta es si cree el Gobierno que la gestión en Radiotelevisión Española es la correcta. Yo le tengo que señalar que en el marco actual de funcionamiento, sí.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el Senador Rojo.

El señor ROJO GARCÍA: Gracias, señor Presidente.

Señor Portavoz del Gobierno, el tema de Radiotelevisión Española es uno de los que en la vida parlamentaria más controversias y discusiones ha sufrido entre los Grupos Parlamentarios. También en esta legislatura, donde ustedes están asumiendo la responsabilidad de gobernar, tanto en el Congreso como en el Senado ha suscitado importantes debates y discrepancias profundas.

A pesar de la contestación que nos ha venido dando el Gobierno cuando le hemos interpelado sobre estas cuestiones —en la que, evidentemente, nunca nos ha dado la razón y siempre ha descalificado lo que nosotros hemos venido manifestando—, tengo que decirle —yo no sé si me debería congratular por ello— que aquél que siempre me respondía hoy ya no viene a contestar. Por tanto, algo habremos hecho bien para que el que venía a contestar ya no conteste; parece que es mejor tenerle en el baúl de los recuerdos porque al final esto les puede dar mejor resultado.

Señor Piqué, esta vez le voy a dar la razón yo al señor López-Amor con respecto a la expresión «el presente es espléndido y el futuro mejor», aunque no acostumbro a dársela. Pero es verdad que el presente es espléndido porque están ustedes en el «cuanto peor, mejor»; es espléndido porque, en la medida en que vayamos a peor, el Ente Público irá a la bancarrota y nos tendremos que plantear qué hacemos con él, puesto que un empresa no puede funcionar en los términos en que lo está haciendo. Por eso al final ustedes están consiguiendo sus objetivos respecto a lo que pensaba que tenía que ser Radiotelevisión Española, que no es otra cosa que el «cuanto peor, mejor», que desaparezca, porque de esa forma habrá otros que recogerán la cuota de mercado que tiene Radiotelevisión Española (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular*).

¿Y por qué el futuro es mejor? ¡Claro que el futuro es mejor! ¿Y para quién es mejor el futuro? Usted lo sabe: para el señor Villalonga (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular*); para ése es mejor el futuro,

señores del Partido Popular. Ustedes saben que el señor Villalonga es un hombre del Partido Popular —no sé si independiente también, como el Portavoz del Gobierno, no lo sé (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular*), pero lo que sí sabemos todos es que es un hombre del Partido Popular—, es amigo del Presidente del Gobierno y se puso al frente de Telefónica para hacer lo que está haciendo: hoy el señor Villalonga está haciéndose con un paquete de medios de comunicación, entre ellos una televisión, que está haciendo exactamente lo mismo que Radiotelevisión Española, de tal manera que el día que, por las circunstancias que sea, desaparezca Radiotelevisión Española, ustedes ya tienen el recambio para que sigan aplaudiendo, para que sigan manipulando la información y sigan bendiciendo las cosas que hace el Gobierno (*Rumores en los escaños del Grupo Parlamentario Popular*).

El señor PRESIDENTE: Senador Rojo, por favor, vaya terminando.

El señor ROJO GARCÍA: Señor Piqué, usted sabe que hay una Subcomisión para darle solución a este problema, al problema de Radiotelevisión. ¿Sabe usted cuándo fue la última vez que se reunió esta Subcomisión, esta cosa que tan poco preocupa? En junio. ¿Usted conoce el calendario de esta Subcomisión, que tiene que terminar los trabajos a finales de diciembre? No se sabe, no contesta el Gobierno, esto le parece menor y, en esta medida, no sabemos cuándo va a continuar trabajando esta Subcomisión en algo que, desde nuestro punto de vista, es importante.

Señores del Gobierno, a ustedes este tema no les preocupa (*Protestas en los escaños del Grupo Parlamentario Popular*), no les importa. Ustedes saben que, en la medida en que Radiotelevisión Española fracase, sus amigos, aquéllos que están defendiendo la política del Gobierno, tendrán más cuota de mercado, tendrán más negocio y, evidentemente, seguirán haciendo más política de derechas y no de centro...

El señor PRESIDENTE: Senador Rojo, muchísimas gracias, pero creo que tiene que terminar.

El señor ROJO GARCÍA: Termino, termino en 30 segundos.

El señor PRESIDENTE: Tiene que terminar ya.

El señor ROJO GARCÍA: Señor Piqué, que no le manden a usted al baúl de los recuerdos, como han hecho con el Vicepresidente del Gobierno. Contéstenos y díganos cosas más precisas que las que nos decía el señor Cascos.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Rojo. Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, yo pensaba que íbamos a hablar de Radiotelevisión Española y no de las obsesiones permanentes y casi enfermizas de su Grupo, que se manifiestan constantemente. El Gobierno es absolutamente respetuoso con el mapa de medios de comunicación, con las empresas de comunicación, y celebra que se incremente el pluralismo de la expresión de esos medios, que además es expresión de la riqueza de opiniones que tiene la propia sociedad española; espera y desea que se haga a través de empresas solventes y, desde luego, constata que nunca como ahora había habido tanta libertad de expresión y tantos medios de comunicación para expresarla como en estos momentos en España.

Por lo tanto, a partir de ahí ustedes pueden hacer comentarios sobre personas e instituciones. Además, probablemente usted sea consciente de que los han tenido que cambiar a lo largo del tiempo y, a lo mejor, los van a tener que seguir cambiando en función de cómo evolucionen las cosas. Si me permitiera un consejo, que seguramente no le puedo dar, le diría que fuera prudente cuando hablara de estas cosas, no sea que después tenga que callarse.

El problema de Radiotelevisión Española hay que tomarlo con seriedad, y llevamos muchos años sin que nadie lo haga, porque parte del año 1991 cuando empiezan a funcionar las televisiones privadas y nadie hace nada en Radiotelevisión Española para adaptarse a la nueva situación. A partir de ahí, efectivamente, empieza a haber un gran desequilibrio entre ingresos y gastos que se compensa vía deuda. Lo que hay que hacer ahora, por primera vez, es adaptarse a ese nuevo entorno competitivo que viene de entonces y al nuevo que va a venir con la irrupción de la tecnología digital, que va a permitir un incremento extraordinario de la oferta y de la competencia. En eso es en lo que estamos trabajando y para eso existe la Subcomisión, y tengo que decirle que el único grupo que ha aportado algo relevante para que la Subcomisión avance ha sido el Grupo Parlamentario Popular. Espero que ustedes también trabajen en esa dirección y estoy seguro de que al final podremos llegar a algún tipo de acuerdo.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DE DON ARSENI GIBERT Y BOSCH, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE SI PIENSA EL GOBIERNO QUE LOS CUATRO GRANDES GRUPOS EMPRESARIALES DEL SECTOR ELÉCTRICO ESTÁN COLABORANDO DE FORMA ACEPTABLE CON EL GOBIERNO EN SU INTENCIÓN DE LIBERALIZAR E INTRODUCIR COMPETENCIA EN EL SECTOR. (680/000591)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don Arseni Gibert y Bosch, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre si piensa el Gobierno que los cuatro grandes grupos empresariales del sector eléctrico están colaborando de for-

ma aceptable con el Gobierno en su intención de liberalizar e introducir competencia en el sector.

Tiene la palabra el Senador Gibert i Bosch.

El señor GIBERT I BOSCH: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro, el 28 de septiembre pasado, hace nueve días, en el Forum Tribuna Barcelona, el invitado, señor Rodolfo Martín Villa, ex un montón de cargos desde los años 50 y actualmente Presidente de ENDESA, porque ahí le situó el actual Gobierno, dijo textualmente: «Las eléctricas catalanas ENHER y FECSA coordinarán su gestión para mejorar el servicio. La existencia de un mercado eléctrico liberalizado obliga a las dos compañías a incrementar su integración —repito, integración— y a afrontar fórmulas de conjunción más ambiciosas. No tiene sentido la competencia entre dos filiales de ENDESA, ya que el Grupo debe aprovechar su presencia en toda España para tener una política única».

La pregunta sería: ¿Comparte el Gobierno la curiosa interpretación que hace el señor Martín Villa de lo que significa liberalización y mercado en concurrencia, así como de las condiciones en que fue autorizada la absorción de FECSA por parte de ENDESA?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Gibert i Bosch.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Constató que no coincide la pregunta con el tenor literal de la que estaba prevista, pero, en cualquier caso, creo que puedo dar cumplida respuesta al Senador Gibert.

El Gobierno cree que las decisiones empresariales que están tomando las empresas del sector eléctrico van en la línea de adaptarse a un nuevo marco competitivo, que es muy distinto del anterior, del marco legal y estable y, por lo tanto, en ese contexto no tiene nada que añadir en relación a lo que está haciendo el Grupo ENDESA en cuanto a la distribución entre sus filiales y la propia empresa matriz.

Hay que recordar que la propia ley exige que se produzca una separación de actividades entre generación, transporte y distribución. Prevé la creación de comercializadoras, prevé la libertad de establecimiento en generación y, por lo tanto, en ese marco es donde hay que entender decisiones que el Gobierno cree que son estrictamente empresariales.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

Tiene la palabra el Senador Gibert i Bosch.

El señor GIBERT I BOSCH: Muchas gracias, señor Presidente.

Por supuesto, ya leí su reciente artículo en la prensa y conozco su opinión sobre cómo está el proceso. Creo que seguiremos hablando en el futuro de si este proceso lleva o no a la competencia —¡y ojalá sea así!—, pero, desde luego, creo que no me ha contestado si el Gobierno comparte la opinión del señor Martín Villa en cuanto a las frases que le he citado.

Podría preguntarle si es cierto el rumor que circula sobre discrepancias entre el señor Rato y usted en cuanto a promover la sustitución del señor Martín Villa, pero supongo que no me iba a contestar. También podría preguntarle si reconoce ingenuidades pasadas y recientes en sus relaciones con las grandes compañías eléctricas, pero me temo que no me las iba a reconocer.

Por tanto, le haré una pregunta más fácil. ¿Le gustaría a usted mucho, poco o nada que ENDESA sustituyera a su actual Presidente?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Gibert.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, ya sé que, a lo mejor, usted está acostumbrado, desde el punto de vista de la concepción del mundo, a la intervención del Gobierno allí donde no debe, pero este Gobierno no interviene allí donde no debe.

Gracias. (*Risas.—Aplausos.*)

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DE DON CÁNDIDO ARMAS RODRÍGUEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, SOBRE LAS CAUSAS DE LA RETIRADA POR PARTE DE LA COMPAÑÍA IBERIA, LÍNEAS AÉREAS DE ESPAÑA, S. A., DE DOS ENLACES DIARIOS ENTRE LA ISLA DE LANZAROTE (LAS PALMAS) Y MADRID Y DE CUATRO VUELOS SEMANALES CON BARCELONA, A PARTIR DEL DÍA 28 DE OCTUBRE. (680/000598)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don Cándido Armas Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre las causas de la retirada por parte de la Compañía Iberia, Líneas Aéreas de España, Sociedad Anónima, de dos enlaces diarios entre la isla de Lanzarote y Madrid y de cuatro vuelos semanales con Barcelona, a partir del día 28 de octubre.

Su señoría tiene la palabra.

El señor ARMAS RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

La Compañía Iberia suprimirá a partir del día 26 de octubre varios vuelos adicionales que había establecido

entre la isla de Lanzarote y los aeropuertos de Madrid y Barcelona durante la temporada de verano.

Iberia, que opera en las mencionadas líneas con aviones de Aviaco, eliminará un enlace diario de ida y vuelta con Madrid y cuatro enlaces semanales con el aeropuerto del Prat. Sin embargo, dado que la oferta de plazas debe compararse por temporadas, consideramos que, fundamentalmente, la retirada del vuelo diario con Madrid, que despegaba a las 8,05 de la mañana de Lanzarote y retorna a la isla a las 18,45, supone una decisión que perjudicará notablemente a los usuarios de la isla. Y digo esto porque, mientras que en el mes de noviembre de 1997 las conexiones entre Lanzarote y la península estaban compuestas por siete enlaces semanales con Madrid, tres enlaces con Sevilla, tres con Barcelona y uno con Málaga, en el presente año únicamente contaremos con la oferta de los vuelos con Barajas y el Prat. Eso supone una reducción de 440 plazas semanales, a pesar de que la demanda de plazas se ha incrementado un 15 por ciento en los enlaces entre Lanzarote y la península.

Nosotros estimábamos que, al no contarse a partir del mes de octubre con los vuelos con las ciudades andaluzas y los enlaces que en años anteriores existían con el norte de la península, Iberia optaría por mantener los dos enlaces diarios con Madrid, sobre todo si, además, se tiene en cuenta que el vuelo adicional que estableció en la temporada de verano ha tenido un índice de ocupación superior al 87 por ciento, un dato que, sin duda, refleja claramente la rentabilidad del vuelo que despegaba a las ocho de la mañana desde Lanzarote y retorna a la isla a última hora de la tarde.

Debo añadir, además, que el único enlace diario que habrá entre Lanzarote y Madrid a partir del 26 de octubre despegará de la isla a las 14,40, es decir, treinta y cinco minutos después del horario que existía anteriormente, y ello provocará que los pasajeros no podrán realizar conexiones el mismo día con los aeropuertos peninsulares de Granada, Almería, Murcia y San Sebastián.

Por todo ello, le formulo, señor Ministro, la siguiente pregunta. ¿Cuáles son las causas que justifican la retirada por parte de Iberia de dos enlaces diarios, ida y vuelta, entre Lanzarote y Madrid y cuatro vuelos semanales con Barcelona, a partir del 26 de octubre?

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Armas Rodríguez.

Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO (Piqué i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, a la pregunta concreta que usted me hace le podría responder, como es natural, con la realidad, en el sentido de que no se pueden comparar las frecuencias de vuelos entre la temporada de invierno y la temporada de verano y que, desde un punto de vista estacional, lo que se hace es mantener la frecuencia de vuelos con Madrid y Barcelona, igual que la que tenía la temporada de invier-

no de los dos años anteriores. Le podría contestar eso y que, por tanto, no hay ninguna modificación.

También es verdad que, desde el punto de vista de la capacidad de asientos, hay un ligero aumento si vemos sólo los vuelos con Madrid y Barcelona. Pero es cierto también que se han suprimido los vuelos con Málaga y Sevilla. Por lo tanto, lo que usted plantea tiene un componente de razón muy importante y que va en la línea, además, de la moción que, como consecuencia de interpelación del Grupo de Coalición Canaria en el Congreso, se aprobó hace muy poco tiempo y que insta al Gobierno y, por tanto, al Ministerio de Industria, como Ministerio tutelador de Iberia, a que analice qué es lo que está sucediendo con los vuelos en Canarias, porque se está produciendo, además, un incremento de la demanda muy importante y, por lo tanto, contribuya a encontrar soluciones.

Le aseguro que estamos en esa línea y que vamos a ser sensibles para ver si, poco a poco y en la medida de lo posible —porque también hay problemas de oferta en cuanto a número de aviones y en cuanto a capacidad de pilotos, que se está negociando—, podemos ir resolviéndolo.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro. Tiene la palabra, Senador Armas Rodríguez.

El señor ARMAS RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, aprovechando sus palabras, quisiera realizar una exposición detallada de las conexiones aéreas entre Lanzarote y la península para que usted tenga una visión más amplia sobre la evolución que han experimentado en los últimos años, y cómo desde que AVIACO opera bajo las siglas de IBERIA la situación ha dado un giro en perjuicio de los usuarios de este servicio público.

La diferencia estriba fundamentalmente en que cuando AVIACO poseía la suficiente autonomía para planificar sus vuelos domésticos establecía las líneas en base a unos criterios de demanda, mientras que ahora no sucede lo mismo. Por ejemplo, en la pasada temporada de verano existían dos vuelos diarios con Madrid, al igual que este año, pero además AVIACO introdujo sobre la marcha una media de 2 a 5 vuelos semanales adicionales para atender la demanda que se planteaba coyunturalmente. No obstante, aunque quizá éste no sea el foro más adecuado, quisiera exponerle una propuesta que me ha sido transmitida por los profesionales del sector para que la reducción de plazas entre Lanzarote y la península, a partir del 26 de octubre, en comparación con el año anterior, no afecte tanto a los pasajeros.

Nuestra propuesta, que me gustaría que le transmitiese a IBERIA y que supondría un mal menor, consistiría en que, en lugar de suprimir el vuelo de la mañana con Madrid y que regresa a la isla por la tarde, se elimine el que existe al mediodía, dado que en la franja horaria comprendida entre las 2 y las 3 de la tarde existen otros dos

enlaces directos regulares con Barajas, operados por las compañías aéreas Spanair y Air Europa.

A su vez, y dado que existe una elevada demanda en la isla de pasajeros que vuelan regularmente a Andalucía, también sería conveniente que dicho vuelo diario realizará tres escalas semanales en Sevilla y una escala semanal en Málaga, tal como ocurría hace escasas fechas. Esta solución ofrecería más ventajas a los usuarios que las que pondrá en marcha IBERIA. Sin embargo, al igual que ya han hecho otros compañeros de Coalición Canaria en el Congreso de los Diputados en las últimas fechas, quisiera aprovechar esta oportunidad para reiterarle nuestro rechazo a la política que aplicará IBERIA en las conexiones entre Canarias y la península, con una notable reducción de la oferta de plazas sobre las previsiones iniciales de la compañía. No obstante, señor Ministro, con lo que usted ha dicho antes me tranquiliza considerablemente, en el sentido de que se vayan a solventar los problemas en esa línea que usted exponía.

El señor PRESIDENTE: Señor Armas, por favor, vaya terminando.

El señor ARMAS RODRÍGUEZ: Termino señor Presidente.

Entendemos que con el proceso de liberalización del transporte aéreo IBERIA se ha visto obligada a realizar una estricta política de ajuste, pero también nos parece que aún se trata de una empresa pública cuyo accionariado es el pueblo de a pie, y que ha de actuar bajo la lógica que debe imperar en la prestación de un servicio público.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Armas. Tiene la palabra, señor Ministro.

El señor MINISTRO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO (Pique i Camps): Muchas gracias, señor Presidente.

Señoría, contesto con muchísima brevedad, porque comprenderá que sería una frivolidad por mi parte entrar a valorar ahora las propuestas concretas que ha formulado, pero yo las transmitiré a la Compañía y seguiremos trabajando en la línea que le he dicho.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DE DOÑA MERCEDES COLOMA PESQUERA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO, SOBRE SI PUEDE INFORMAR EL GOBIERNO ACERCA DEL CONVENIO DE COLABORACIÓN FIRMADO RECIENTEMENTE ENTRE EL MINISTERIO DE SANIDAD Y CONSUMO Y EL MINISTERIO DEL INTERIOR, PARA LA PREVENCIÓN DE LA INFECCIÓN POR EL VIRUS DE INMUNODEFICIENCIA HUMANA (VIH) ENTRE USUARIOS DE DROGAS POR VÍA INTRAVENOSA. (680/000592)

El señor PRESIDENTE: La siguiente pregunta es de doña Mercedes Coloma Pesquera, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre si puede informar el Gobierno acerca del convenio de colaboración firmado recientemente entre el Ministerio de Sanidad y Consumo y el Ministerio del Interior para la prevención de la infección por el virus de inmunodeficiencia humana entre usuarios de droga por vía intravenosa.

Tiene la palabra, Senadora Coloma.

La señora COLOMA PESQUERA: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Sanidad, como usted muy bien conoce, el VIH sida es uno de los problemas de salud pública más importantes que afectan a la sociedad española en este momento. Constituye la primera causa de muerte entre los jóvenes de 25 a 44 años. En cuanto a las vías de transmisión, un 65 por ciento se debe al consumo de drogas por vía intravenosa y al intercambio de material de inyección; un 15 por ciento corresponde a varones homo o bisexuales, y un 11 por ciento a la transmisión heterosexual.

El hecho de que el 65 por ciento de los casos de sida en España sea consecuencia directa del intercambio de jeringuillas entre usuarios de drogas por vía intravenosa, es un rasgo diferenciador de la epidemia de sida en España, en relación con cualquier otro país de la Unión Europea, y nos indica por dónde deben ir las políticas de prevención.

Sabemos que el Ministerio de Sanidad que usted dirige no escatima esfuerzos para poder frenar esta epidemia, y como consecuencia de todo ello está el descenso del 20 por ciento en el número de casos durante el año 1997, lo que nos abre una puerta más a la esperanza, aunque no debemos caer en triunfalismos.

Para poder reducir los efectos negativos de la epidemia, la asistencia debe integrar siempre y en todo paciente el binomio asistencia-prevención, y en el caso de los usuarios de drogas por vía intravenosa la prevención es, sin duda, uno de los pilares más importantes dado el peso específico que tiene este grupo de prácticas de riesgo en el VIH sida en España.

En este marco de la prevención, el Ministerio de Sanidad ha realizado un plan de movilización multisectorial frente al VIH sida para el período 1997-2000, aumentando en un 300 por ciento la dotación presupuestaria. Este plan sirve como herramienta para poder movilizar recursos y dar apoyo técnico y económico a los programas de prevención desarrollados por otras administraciones u organizaciones públicas o privadas. En el ámbito de la coordinación entre los servicios especializados de atención a drogodependientes y la red sanitaria general, la pregunta que le formulo es la siguiente: ¿Puede informar el Gobierno acerca del convenio de colaboración firmado recientemente entre el Ministerio de Sanidad y Consumo y el Ministerio del Interior para la prevención de la infección por VIH sida entre usuarios de drogas por vía intravenosa?

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senadora Coloma Pesquera.

Tiene la palabra el señor Ministro de Sanidad y Consumo.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Romay Beccaría): Muchas gracias, señor Presidente. Contesto con mucho gusto a su señoría.

El Ministerio de Sanidad y Consumo ha firmado recientemente un protocolo de intenciones con el Ministerio del Interior para la puesta en marcha y evaluación de actividades diseñadas específicamente para prevenir la transmisión de la infección del VIH entre usuarios de drogas por vía intravenosa. A pesar del descenso del número de contagios por inyección de drogas, aún existe un importante porcentaje de usuarios que utiliza la vía intravenosa y entre un 13 y un 30 por ciento que comparte jeringuillas.

Por otro lado, y en relación con la transmisión sexual del VIH, el porcentaje de población de usuarios de droga por vía intravenosa que usa siempre preservativo en sus relaciones sexuales es muy bajo, y aunque una parte importante de ellos tienen parejas que no se inyectan, éstas se encuentran de todos modos en riesgo de infectarse por el VIH.

La finalidad del convenio que se ha desarrollado conjuntamente por la Secretaría del Plan Nacional sobre el sida y la Delegación del Gobierno para el Plan Nacional sobre Drogas es facilitar a los profesionales que trabajan en los centros de atención a drogodependientes —médicos, psiquiatras, psicólogos, personal de enfermería y trabajadores sociales— la formación necesaria para poder modificar los comportamientos de riesgo de sus pacientes, especialmente aquellos relacionados con la transmisión sexual del VIH. En la organización de este programa se integrará a los planes autonómicos de drogas y a las oficinas regionales del sida para garantizar la coordinación de las actuaciones de cada Comunidad o ciudad autónoma. Para el desarrollo de estas actividades el Ministerio de Sanidad aportará la cantidad de 45 millones de pesetas y el Ministerio del Interior la organización, recursos humanos y medios necesarios para la ejecución de las actividades. El acuerdo que acabamos de glosar se inscribe en el marco de una política sanitaria contra el sida muy activa. Elemento esencial en ese aspecto es el plan multisectorial de lucha contra el sida destinado a impulsar y desarrollar el programa nacional correspondiente al que se ha referido su señoría. El plan multisectorial otorga prioridad a aquellos acuerdos institucionales que potencien la prevención en colectivos de mayor riesgo.

Por último, también se inscribe en este aspecto de la política la continuación de los programas de la campaña «sida-jóvenes» de los años 1995 y 1996, lo que supone la rotación de 300 puntos de información sobre el sida en centros de educación sanitaria y universidades, juntamente con la distribución de material audiovisual a más de 3.000 centros educativos.

En el campo de la asistencia, a lo largo de 1997 se han atendido todas las necesidades de los enfermos que han

requerido tratamiento por medio de la combinación de diversos fármacos antirretrovirales y se han incorporado protocolos de tratamiento y sus indicaciones de acuerdo con los avances de la literatura científica. También se ha avanzado en la esfera de la investigación con la creación de la Fundación Sida con un presupuesto aproximado de 500 millones de pesetas anuales. En esta Fundación participan como patronos el Ministerio de Sanidad y Consumo y las industrias farmacéuticas que disponen de productos antirretrovirales.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro de Sanidad.

— DE DON JOSÉ FRANCISCO HERNÁNDEZ GUIMERÁ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO, SOBRE SI TIENE PREVISTO EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SALUD (INSALUD) ESTABLECER MEDIDAS PARA MEJORAR LA ASISTENCIA PEDIÁTRICA EN ZONAS RURALES. (680/000594)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don José Francisco Hernández Guimerá, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre si tiene previsto el Instituto Nacional de la Salud (INSALUD) establecer medidas para mejorar la asistencia pediátrica en las zonas rurales.

Tiene la palabra el senador Hernández Guimerá.

El señor HERNÁNDEZ GUIMERÁ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro de Sanidad, el Real Decreto sobre estructuras básicas de salud estableció los principios de normas generales conforme a los cuales se hiciera posible la iniciación de una reestructuración de los servicios sanitarios más adecuada a la realidad imperante en estos momentos, con el fin de garantizar el derecho constitucional de la salud; derecho que, para ser efectivo, requiere por parte de los poderes públicos la adopción de las medidas idóneas para realizarlo, iniciando de esta manera una reforma que había de afectar a las estructuras, organizaciones y establecimientos sanitarios, en la que cabe destacar la creación y puesta en funcionamiento de las zonas básicas de salud y, consiguientemente, de los equipos de atención primaria. El equipo de atención primaria es la unidad básica y fundamental para la realización de todas las actividades necesarias para el cuidado de la salud en la población asignada.

La Ley General de Sanidad de 1986 determina que las áreas de salud, como estructuras fundamentales del sistema sanitario, atenderán en el ámbito de la atención primaria, mediante fórmulas de trabajo en equipo, al individuo, a la familia y a la comunidad, desarrollando funciones de promoción de la salud, prevención, curación y rehabilitación, a través tanto de sus medios básicos como de los equipos de apoyo a la atención primaria. De esta manera, para completar y asegurar ciertas prestaciones sanitarias, se contempla la existencia de profesiona-

les de área de atención primaria que apoyen el trabajo de los equipos y colaboren a alcanzar el máximo grado de desarrollo de las actuaciones que tienen encomendadas. Así, para el desarrollo de la mujer, se creó en su día, como profesional de apoyo a los equipos de atención primaria, la figura de matrona de área; igualmente, para el programa buco-dental, se creó la figura del odontólogo de área y para la fisioterapia la de fisioterapeuta de área.

Por ello le pregunto, señor Ministro de Sanidad: ¿Tiene previsto el INSALUD establecer medidas para mejorar la asistencia pediátrica en zonas rurales?

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Hernández Guimerá.

Tiene la palabra el señor Ministro de Sanidad y Consumo.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Romay Beccaría): Muchas gracias, señor Presidente; muchas gracias, señoría.

La asistencia pediátrica en zonas rurales está condicionada fundamentalmente por la población infantil que exista dentro de la zona básica de salud. La normativa vigente señala, en efecto, que los pediatras tendrán un número óptimo de niños asignados, que estará comprendido entre 1.200 y 1.500. Algunas zonas básicas no cuentan en su plantilla con un médico pediatra, al no existir una población infantil suficiente que justifique la creación de una plaza específica de pediatría.

Para dar respuesta a la demanda de pediatras, es necesario que cuando algunos equipos de atención primaria y sus correspondientes zonas básicas de salud no reúnan los criterios demográficos establecidos puedan agruparse para disponer de un profesional especialista en pediatría y puericultura, que brinde especialmente las prestaciones médicas adecuadas y pueda asesorar al médico general en el cometido de su función, cuando tenga que atender a niños menores de 14 años.

Consecuentemente, atendiendo a las necesidades asistenciales generales en algunas zonas básicas de salud, y para mejorar la asistencia pediátrica en las zonas rurales, el INSALUD ha creado la figura de pediatra de área en atención primaria. El pediatra de área estará destinado en un área de salud, pudiendo tener adscritas funcionalmente dos o más zonas básicas de salud, según establezca la propia gerencia. Este especialista prestará la asistencia médica ambulatoria y domiciliaria programada de todas aquellas personas de hasta 14 años de edad, protegidas por el Sistema Nacional de Salud.

Esta nueva medida, destinada a un sector específico de la sociedad española, la que habita en zonas rurales, se viene a sumar al trabajo realizado a lo largo de los dos últimos años para mejorar la actividad y la calidad asistencial en atención primaria plasmada, entre otras, en las siguientes realizaciones: Creación de 93 nuevos equipos de atención primaria y puesta en marcha de 72 nuevos centros de salud; creación de 95 nuevos dispositivos de urgencia para extender la cobertura de la atención conti-

nuada, lo que supone un incremento del 12,32 por ciento; puesta en funcionamiento de 308 nuevas unidades de apoyo de atención primaria, salud mental, atención a la mujer, fisioterapia y salud buco-dental, lo que supone un incremento del 30,11 por ciento; la mejora de las prestaciones sanitarias en atención primaria; creación de la pediatría de área y potenciación de atención domiciliaria, cuidados paliativos, prevención de los problemas del anciano y cirugía menor en los centros de salud; el Plan integral de atención a la mujer, con los programas de prevención del cáncer ginecológico, que son bien conocidos, y la mejora de la calidad en la prestación de los servicios.

Por último, coordinación entre atención primaria y especializada a cuyo efecto se elabora, con las aportaciones de las sociedades científicas, un catálogo de pruebas diagnósticas mediante el cual se aumenta la capacidad resolutoria del médico de primaria y se descarga la atención especializada de aquellos procesos que pueden ser resueltos en el ámbito de la primaria.

Nada más y muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro.

— DE DON ENRIQUE BELLIDO MUÑOZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL SENADO, SOBRE LA EVOLUCIÓN DE LOS PRINCIPALES PARÁMETROS QUE MIDEN LA ACTIVIDAD DE LAS URGENCIAS MÉDICAS EN EL INSTITUTO NACIONAL DE LA SALUD (INSALUD) A LO LARGO DE LOS ÚLTIMOS AÑOS. (680/000595)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don Enrique Bellido Muñoz, del Grupo Parlamentario Popular en el Senado, sobre la evolución de los principales parámetros que miden la actividad de las urgencias médicas en el Instituto Nacional de la Salud a lo largo de los últimos años.

Tiene la palabra el Senador Bellido Muñoz.

El señor BELLIDO MUÑOZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, como bien sabe, represento a una provincia en la que, al igual que ocurre en el resto de la Comunidad Autónoma de Andalucía, se vienen produciendo evidentes errores en la gestión pública de la sanidad; errores que, en unos casos, se han concretado en la financiación de una serie de medicamentos catalogados documentalmente por el SAS como irracionales, mientras se mantienen importantes deudas con la Seguridad Social, con los proveedores e incluso con la universidad. Ayer podía leer que el SAS debe 500 millones de pesetas a la Universidad de Granada desde hace dos años en salarios a profesores... *(El señor Zamorano Vázquez pronuncia palabras que no se perciben.)*

El señor PRESIDENTE: Por favor, Senador Zamorano. Continúe, Senador Bellido.

El señor BELLIDO MUÑOZ: También se han producido errores en la gestión que se trasladan y se traducen en el mal funcionamiento de las urgencias a nivel hospitalario y a nivel del medio rural, con las consecuencias asistenciales y de carácter laboral que todos podemos conocer.

Por este motivo le formulo la pregunta, ya que conociendo que el Partido Popular en su programa de Gobierno daba al tema de las urgencias un carácter prioritario y que desde el Ministerio de Sanidad y del propio INSALUD se viene trabajando intensamente también en este capítulo, deseo conocer cómo han evolucionado los parámetros de urgencia en los últimos años para intentar trasladar esta experiencia a Andalucía y lograr allí también los éxitos que espero y confío esté logrando el Ministerio de Sanidad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Bellido Muñoz.

Tiene la palabra el señor Ministro de Sanidad y Consumo.

El señor MINISTRO DE SANIDAD Y CONSUMO (Romay Beccaría): Muchas gracias, señor Presidente.

Comparto con su señoría la opinión de la extraordinaria importancia que tiene en los sistemas sanitarios la asistencia de urgencia y, consecuentemente, desde el Ministerio de Sanidad y Consumo —a través del INSALUD— hemos hecho en los últimos tiempos los mayores esfuerzos posibles para mejorar este aspecto de la asistencia sanitaria.

Los últimos datos correspondientes al primer semestre del año demuestran que, con las medidas adoptadas por el INSALUD, se ha conseguido equilibrar el régimen de afluencias de los ciudadanos hacia los distintos servicios de urgencia, tanto de atención primaria como en hospitales, según las necesidades de cada caso, y a nadie se le oculta la importancia que tiene conseguir este equilibrio y descargar a los hospitales de urgencias que pueden ser atendidas en la primaria.

El número de urgencias atendidas en los hospitales del INSALUD durante los seis primeros meses del año ha disminuido con respecto a años anteriores por primera vez en los últimos años. De confirmarse esta tendencia, al finalizar 1998 el crecimiento del número de urgencias atendidas en los hospitales del INSALUD podría situarse muy por debajo del 4,2 por ciento registrado en 1997.

La fuerte contención que se registra en el incremento de las urgencias atendidas en los centros hospitalarios contrasta con el aumento de los casos atendidos en los puntos de atención continuada, que son un total de 764 en el territorio del INSALUD, y por los servicios normales y especiales de urgencias del nivel asistencial de atención primaria —93 y 21, respectivamente—, así como por la extensión e implantación del servicio 061.

En efecto, el número de urgencias atendidas por los dispositivos de atención primaria en 1997 fue de 7.585.000, lo que supuso un crecimiento interanual, de

1996 a 1997, del 13,33 por ciento, es decir, casi 900.000 urgencias más en un solo año. Para comprender lo que representa este incremento, baste decir que el crecimiento general de la actividad en atención primaria en 1997 fue del 5,5 por ciento, y el crecimiento de las urgencias ha sido más del doble del conjunto de los servicios. Desde 1992, la actividad general en ese nivel asistencial ha subido un 36,8, y la actividad de urgencias un 50 por ciento.

Otro factor que contribuye al descenso de las urgencias hospitalarias es la progresiva reducción del número de pacientes que son derivados desde los centros de urgencia de atención primaria hasta los hospitales. Mientras que en 1992 se derivó el 5,88 por ciento de las consultas atendidas, el año pasado este porcentaje descendió hasta el 4,9 por ciento, lo que significa una mayor capacidad de resolución de los médicos de atención primaria.

Además, en las Comunidades Autónomas donde está implantado el 061 —y lo vamos a crear en todas las que gestiona el INSALUD de aquí al fin de la legislatura—, no solamente se genera una respuesta más inmediata a los procesos críticos de los ciudadanos, sino que, además, se realiza una labor racionalizada de las necesidades y recursos de la urgencia, repercutiendo en un crecimiento menor de las urgencias hospitalarias.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro de Sanidad y Consumo.

Tiene la palabra el Senador Bellido Muñoz.

El señor BELLIDO MUÑOZ: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, es evidente que en este capítulo de urgencias, como en otros que viene abordando en los dos últimos años el Ministerio de Sanidad, los resultados positivos se están notando. Coincido plenamente con usted en el sentido de equilibrar, de racionalizar esa asistencia de los enfermos entre los servicios de urgencia de atención primaria y los servicios de urgencia hospitalaria, haciéndola mucho más selectiva.

Me ha proporcionado una serie de datos que son importantes, que desde luego voy a trasladar a las autoridades sanitarias del Servicio Andaluz de Salud, pero tengo que reconocer que, como en otros casos, mantengo serias dudas acerca de que el SAS quiera secundar lo positivo que de la política sanitaria se está desarrollando por el Ministerio de Sanidad. (*El señor Zamorano Vázquez pronuncia palabras que no se perciben.*) De ser así, de no secundar el SAS esta política, en este caso en el área de urgencias, sí tengo la plena confianza de que, en una próxima legislatura andaluza, será un consejero del Partido Popular el que la lleve a la práctica.

Muchas gracias, señor Presidente. (*Aplausos en los escaños del Grupo Parlamentario Popular.—Protestas en los escaños del Grupo Parlamentario Socialista.*)

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Bellido Muñoz.

Se suspende la sesión durante cinco minutos. (*Pausa.*)

— DE DON JUAN PABLO HERRANZ MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LAS RAZONES POR LAS QUE SE HA MODIFICADO EL TRAZADO ORIGINAL DE LA LÍNEA FÉRREA DE ALTA VELOCIDAD (AVE) A SU PASO POR GUADALAJARA (KM.72,250/95) APROXIMÁNDOLO A LA CARRETERA NACIONAL N-II, CON PERJUICIO DE LAS POBLACIONES LIMÍTROFES. (680/000586)

El señor PRESIDENTE: Se reanuda la sesión.

Pregunta de don Juan Pablo Herranz Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las razones por las que se ha modificado el trazado original de la línea férrea de alta velocidad (AVE) a su paso por Guadalajara (Km. 72,250/95) aproximándolo a la carretera nacional N-II, con perjuicio de las poblaciones limítrofes.

Tiene la palabra el señor Herranz Martínez.

El señor HERRANZ MARTÍNEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, ¿por qué se ha cambiado el trazado del tren de alta velocidad entre los puntos kilométricos 72 y 95 y se ha desplazado hacia el noroeste junto a la Nacional II afectando gravemente al desarrollo urbanístico industrial de los municipios de Torija, Trijueque, Muñux y Gajanejos en la provincia de Guadalajara?

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Herranz Martínez.

Tiene la palabra el señor Ministro de Fomento.

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

Señoría, durante el período de información pública a que se someten necesariamente los estudios informativos, los Ayuntamientos de Torija y Trijueque hicieron una serie de observaciones al trazado propuesto y presentaban una alternativa que contribuiría en mayor medida a respetar el medio ambiente y los propios intereses municipales.

La declaración de impacto ambiental indica, con objeto de preservar las masas boscosas de encinas, que, si técnicamente es posible, en la zona de Torija y Trijueque se desplazará la traza hacia el noroeste, de forma que pase entre la urbanización La Beltraneja y la Nacional II. Con ello se evitará que afecte a los principales bosques de encinas situados entre la comarcal 201 a Brihuega y el punto kilométrico 92 de la Nacional II. El trazado se aproximará lo más posible, para evitar la afección a la mencionada urbanización tanto por el ruido como por el efecto de barrera visual, a la Nacional II y discurrirá en trinchera.

La declaración de impacto ambiental no recogió la modificación propuesta por los ayuntamientos, sino que desplazó el trazado hacia el noroeste pasando entre la urbanización de La Beltraneja y la Nacional II en trinchera. Naturalmente, el Ministerio de Fomento ha tenido que respetar, como es lógico, la declaración de impacto am-

biental. El trazado originario era más conforme con las pretensiones de los ayuntamientos que el trazado que viene después impuesto por la declaración de impacto ambiental.

De todas maneras, yo puedo decirle a su señoría que en estos momentos continúan las conversaciones con los alcaldes de los municipios afectados y que el propósito del Ente Gestor de Infraestructuras Ferroviarias es encontrar un trazado que satisfaga las pretensiones de los ayuntamientos y que, a su vez, pueda respetar en lo sustancial la declaración de impacto ambiental.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro de Fomento.

Tiene la palabra el Senador Herranz Martínez.

El señor HERRANZ MARTÍNEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, entiendo que el Ministerio de Fomento se esté rigiendo por la racionalidad porque usted sabe que los trazados del proyecto original y del que propone el Ministerio de Medio Ambiente discurren por tierras agrícolas salpicadas de encinas que tienen en ambos casos el mismo valor ecológico y que peligrosamente se han desviado hacia la Nacional II provocando una barrera infranqueable para la fauna y, sobre todo, dañando y perjudicando a los municipios de la provincia de Guadalajara.

Le diré que el trazado original, curiosamente, toca una esquina de la finca de la viuda de Félix Rodríguez de la Fuente, de ahí que hubiera una serie de razones ocultas para determinar el cambio de trazado.

Tengo que decirle que en este momento, no solamente los alcaldes de estos municipios, sino todos los vecinos, están seriamente preocupados ya que consideran que no deben primar los intereses particulares sobre los intereses generales. Además, curiosamente, el trazado propuesto por el Ministerio de Medio Ambiente atraviesa una masa de encinas tanto o más valiosa que las pocas que tocaría el original de pasar por esa finca particular. Yo creo que es bueno que se atiendan las reivindicaciones de los alcaldes de estos municipios, quienes, con racionalidad, están proponiendo que se vuelva al trazado original y a las alegaciones que se habían recogido. Es conveniente que todo se realice de la manera más coherente y racional posible.

Además, curiosamente, se propone un trazado por parte del Ministerio de Medio Ambiente que no se ha sometido a la preceptiva información pública, y que eleva el costo, puesto que se aumenta su longitud en una gran curva, que nadie ha considerado en el preceptivo período previo de alegaciones, y que tampoco tiene razones de peso medioambientales.

Creo que es bueno que haya conversaciones con los alcaldes para que se llegue a una negociación, a un acuerdo, y que se busque el trazado más acorde, que es, a mi entender y al de muchos municipios de esa zona, el trazado original. No se dañarían las zonas boscosas, se man-

tendrían los intereses urbanísticos e industriales de esos municipios, y se favorecería extraordinariamente a la provincia de Guadalajara y a los intereses generales de este país.

Gracias, señor Presidente.

Gracias, señor Ministro.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Herranz Martínez.

Tiene la palabra el señor Ministro de Fomento.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Arias-Salgado y Montalvo): Agradezco que alabe el trazado originario del AVE propuesto por el Ministerio de Fomento como el mejor para los ayuntamientos, y también el mejor, según la opinión del Ministerio de Fomento, desde el punto de vista de la protección medioambiental.

De lo que se trata en estos momentos, puesto que la declaración de impacto ambiental fue formulada y es contraria al trazado propuesto por el Ministerio de Fomento, es de llegar a un acuerdo en todos los intereses que están en juego, que es la forma habitual en que actúa el Ministerio de Fomento, señoría.

Yo no hablo mucho, pero una de las pocas cosas que digo, y con reiteración, es que ser dogmático en materia de infraestructuras es una sandez, y que hay que tener siempre en cuenta todos los intereses en presencia. Porque las infraestructuras, por el papel que desempeñan y por el impacto que tienen, necesariamente han de ser siempre objeto de una conjugación de intereses.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro Fomento.

— DE DON RAMÓN ALEU I JORNET, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE EL NUEVO TRAMO QUE SE VA A REALIZAR CON LA DOTACIÓN PREVISTA PARA LA FINANCIACIÓN DE OBRAS VIARIAS DEL EJE TRANSVERSAL DE CATALUÑA Y DE LA AUTOVÍA COMPRENDIDA ENTRE MATARÓ Y GRANOLLERS (BARCELONA). (680/000590)

El señor PRESIDENTE: Pregunta de don Ramón Aleu i Jornet, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el nuevo tramo que se va a realizar con la dotación prevista para la financiación de obras viarias del eje transversal de Cataluña y de la autovía comprendida entre Mataró y Granollers.

Tiene la palabra el Senador Aleu.

El señor ALEU I JORNET: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, la pregunta está suficientemente clara.

Debo decirle que hemos leído el informe económico que envió el Gobierno a las Cortes para justificar este Real

Decreto, y hemos visto las obras que aquí se contemplan. Todas ellas —y si tiene alguna duda puede preguntárselo a su flamante Secretario de Estado— están realizadas y en funcionamiento.

También hemos leído el informe del Consejo de Estado, especialmente algunos párrafos, concretamente el Considerando V, que dice: En lo que se refiere al suplemento de crédito relativo a la financiación de las obras viarias de interés general del eje transversal de Cataluña y de la autovía Mataró-Granollers, estima que se trata de habilitar el crédito que permita la suscripción de convenios de colaboración y la financiación de las obras que habrán de realizarse durante el presente ejercicio.

En el Considerando II se cita el artículo 63 como garantía de que esto será así. Dice lo siguiente: En virtud de dicho precepto, con cargo a los créditos de cada presupuesto, sólo podrán contraerse obligaciones derivadas de adquisiciones, obras, servicios y demás prestaciones y gastos en general que se realicen en el año natural del propio ejercicio presupuestario.

Como entendemos que se trata de obra nueva, formulamos la pregunta: ¿Cuál es?

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Aleu.

Tiene la palabra el señor Ministro de Fomento.

El señor MINISTRO DE FOMENTO (Arias-Salgado y Montalvo): Señoría, se trata de pagar obras realizadas. Así figura en la memoria económica y así figura también en todos los textos que el Gobierno envió al Consejo de Estado.

Hay un protocolo de intenciones firmado entre la Generalitat de Cataluña y el Ministerio de Economía y Hacienda que prevé el pago de estas obras una vez realizadas, y ese es un procedimiento perfectamente legal. Usted podrá interpretar como quiera el informe del Consejo de Estado, pero el mismo no establece ninguna observación respecto de la legalidad del Real Decreto-ley que autoriza el pago de estas obras, que previamente habían sido declaradas de interés general tras un debate público en las Cámaras y, por tanto, susceptibles de ser financiadas por el Estado.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Ministro de Fomento.

Tiene la palabra, Senador Aleu.

El señor ALEU I JORNET: Gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, no pretendo en absoluto discutir la legalidad del acuerdo, y me alegra la gallardía que demuestra en este momento al reconocer que ustedes van a pagar obras ya realizadas, algunas de las cuales están hechas desde hace más de diez años. Insisto, señor Ministro, algunas de esas obras hace más de diez años que se han efectuado. Y puede usted preguntárselo a su flamante Secretario de Estado.

Pero lo que ya no me parece correcto es que usted compare este mecanismo —como hizo en el Congreso— con lo relativo a la autovía Jerez-Los Barrios, que tuvo

un protocolo y una declaración de interés general previos a cualquier decisión del Consejo de Ministros. Desde nuestro punto de vista, eso es, ni más ni menos, un pago al Gobierno de la Generalitat a cambio de los votos de *Convergència i Unió*. Y eso es grave, señor Ministro, porque encierra tres cuestiones que nos preocupan.

La primera, el reconocimiento por parte de ustedes y de *Convergència i Unió* de que el sistema de financiación ha sido un fracaso que tienen que suplementar con esta y otras cosas de dudosa elegancia. La segunda es que sientan ustedes un precedente por el que cualquier Comunidad Autónoma pueda solicitar al Estado que obras que ya ha realizado hace años sean declaradas de interés general y pagadas por el Estado. Y la tercera, que es la que más preocupa, es que ustedes priman el regateo y la venta de votos sobre la lealtad. En el fondo, ustedes les están diciendo a los Senadores del Partido Popular de Galicia que si crearan un partido nacionalista de derechas sacarían más dinero con la venta y el regateo de sus votos que con la lealtad que ahora les demuestran. E, insisto, en nuestra opinión eso es grave.

Por tanto, yo me manifiesto, no contra la legalidad de este acuerdo —y tiempo habrá para hablar de ello—, sino contra la oportunidad de que el Gobierno del Estado pague obras hechas hace años. Y me remito al artículo escrito por el Diputado del Partido Popular por la provincia de Lleida, en el que también se queja amargamente de esto.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Aleu.

Tiene la palabra, señor Ministro de Fomento.

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

Señoría, creo que merece la pena hacer una reflexión en voz alta sobre este tema. Fíjese usted en el proceso que se ha seguido para la financiación y el pago de esas obras con cargo a los Presupuestos Generales del Estado.

En primer lugar, hay unas conversaciones públicas entre el Gobierno de la Generalitat y el Ministerio de Economía y Hacienda, del Gobierno central.

En segundo lugar, se incorpora a la Ley de Presupuestos del pasado año un precepto por el cual determinadas obras de titularidad autonómica se declaran como obras de interés general, y eso es objeto de un debate público y parlamentario; por tanto, se trata de un procedimiento transparente y abierto.

En tercer lugar, se elabora un Real Decreto-ley de crédito extraordinario y de suplemento de crédito para poder realizar esos pagos; Real Decreto-ley que, como es lógico, se lleva al Congreso de los Diputados para su convalidación, y también es objeto de un debate público en el que el Gobierno razona y pone sobre la mesa las consideraciones que han llevado a declarar esa obra de interés general y a realizar el pago de las obras que ya han sido ejecutadas.

Todo eso, como digo, es un procedimiento absolutamente transparente y democrático. Después usted podrá

preguntarse por qué hay que pagar esa cantidad de dinero por unas obras ya realizadas. Pero, ¿por qué no, señoría, si se trata de una obra de interés general, según una calificación que corresponde a la mayoría parlamentaria? Porque, insisto, dicha calificación no la realiza el Gobierno, sino la mayoría parlamentaria. Se trata, por tanto, de algo legítimo; también es, desde luego, legal, y el juicio de oportunidad también corresponde a la mayoría parlamentaria.

Por consiguiente, señoría, esa decisión tiene todo el respaldo democrático, es una obra de interés general, que beneficia a todos los ciudadanos de Cataluña y a todos los españoles que la atraviesan camino de la frontera, por lo que no hay ninguna razón objetiva para que esa obra no sea financiada en parte por el Estado.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro de Fomento.

#### INTERPELACIONES:

— DE DON LLUÍS ARMET I COMA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE LAS PERSPECTIVAS DEL PLAN DELTA DEL LLOBREGAT EN EL MARCO DEL PLAN DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS PARA EL PERÍODO COMPRENDIDO ENTRE 1993 Y 2007. (670/000102)

El señor PRESIDENTE: Pasamos al punto segundo del orden del día, que son las interpelaciones.

En primer lugar, interpelación de don Lluís Armet i Coma, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre las perspectivas del Plan Delta del Llobregat en el marco del Plan Director de Infraestructuras para el período comprendido entre 1993 y 2007.

Tiene la palabra el Senador Armet i Coma.

El señor ARMET I COMA: Señor Presidente, Senadores, estoy absolutamente de acuerdo con una de las expresiones que ha dicho el señor Ministro de Fomento, que es que las infraestructuras no quieren demagogia. Quieren racionalidad, buen hacer, planificación en el tiempo, reconocimiento de su complejidad, darse cuenta de que no hay infraestructura sin interconexión con otras, etcétera.

El tema de esta interpelación es una invitación a una reflexión en profundidad y estratégica con el señor Ministro de Fomento, para ver si es posible enderezar uno de los elementos, desde mi punto de vista, más importante, que se desarrolló en el pasado: Que por primera vez en España se trataban las infraestructuras desde la perspectiva logística territorial, se intentaba ver que no hubiera infraestructura que no estuviera conectada con otra lo que debía permitir, unida a otras operaciones, dar un salto cualitativo y significativo que mejorara la competitividad territorial de la zona, porque cada una de las zonas

tenía unas vocaciones determinadas a escala de territorio, pero también del conjunto de España.

Es decir, nacía un nuevo concepto de estrategia de futuro que se fundamentaba básicamente en cuatro puntos, que son los siguientes: Primero, potenciar el desarrollo de la zona con actuaciones importantes de la Administración central.

Segundo, dar un enfoque integrado y estratégico, que configura un modelo territorial, que es el vigente, pero, sobre todo, una apuesta de futuro de cara a éste.

Tercero, establecer una estrategia abierta, que permita establecer todo un conjunto de efectos positivos derivados, es decir, involucración de la inversión privada, lo cual produce un efecto multiplicador en la propia zona que, aparte de crear puestos de trabajo y ser muy significativo el salto hacia adelante, mejora la competitividad, como he dicho antes.

Y cuarto, la cooperación institucional. La Administración central, Comunidades Autónomas, Corporaciones locales, otras corporaciones, entidades de interés público, como Cámaras de Comercio y otras, participaban en común en el proceso y, en algunos casos, las partes más innovadoras de la sociedad también se sumaban al mismo. Así, tenemos operaciones diseñadas, como la Operación Barajas, Campamento, Bilbao Ría 2000, Cinturón Verde de Oviedo, Valencia Intermodal, las comunicaciones Extremadura-Portugal, etcétera, es decir, todo un conjunto de elementos fundamentales para el país.

Por primera vez aparecía en el territorio una reflexión que permitía un hecho, desde el punto de vista de la política de fomento, de infraestructuras, pero también de la institucional, de primera magnitud: Obliga al entendimiento de las administraciones, a que éstas encuentren realmente puntos de confluencia para hacer posibles los objetivos que se persiguen, lo cual, sitúa al Estado, no en competencia con las Comunidades Autónomas o éstas, celosas de sus competencias, en contra del Estado, sino que obliga a la cooperación de todos los niveles de la Administración.

Realmente creo que este es un elemento de reflexión política institucional y de infraestructuras de primerísima magnitud. Es decir, si desarrolláramos bien esto podríamos pasar de una política de agravio comparativo a una política de competitividad creativa. Esto es significativo tanto desde el punto de vista político como institucional y sus resultados, no sólo benefician al territorio donde están ubicadas las infraestructuras, sino también al conjunto del territorio español, ya que se producen unas interconexiones que se relacionan unas con otras.

Esto obliga a unos planteamientos distintos, donde el tiempo y la coordinación son elementos básicos, donde la programación es inexcusable y donde deben hacerse políticas de gran intensidad y voluntad de dirección.

Cuando hablo del Plan del Delta en concreto, no lo hago para analizarlo en profundidad, que podría ser objeto de unas preguntas, sino para ilustrar lo que estamos comentando. Es un plan que apuesta por la mejora del puerto, para que dentro del contexto de los puertos españoles juegue un rol importante, que pueda ganar compe-

tencias tradicionales con los puertos de Marsella y Génova, y que dentro del propio puerto tenga la capacidad de disponer de un aeropuerto cercano, de un fraccionamiento de cargas y conexión con el ferrocarril de alta velocidad y ferrocarriles convencionales, sabiendo que dentro de éstos hay dos tipos de líneas diferentes, lo cual significa una complejidad ferroviaria de primerísima magnitud. Se trata de todo un conjunto de planes de saneamiento situados en la propia zona, con importantes comunicaciones y el peso específico que el área tendría. Es una apuesta por reconvertir unas zonas en declive industrial en unas comarcas que apuestan por el futuro logístico de servicios, lo que significa una aportación potencial de unos 140.000 puestos de trabajo; es decir, realmente sirve como una apuesta de futuro.

Seis administraciones firman el acuerdo. ¿Qué quiere decir esto? Significa complejidad, en cuanto a la concepción en la firma de este acuerdo. Ello lógicamente comporta obligaciones por parte de cada una de las administraciones y si realmente no se hace una política a nivel de la complejidad de lo que vamos a realizar, difícilmente podremos satisfacer los objetivos.

En un primer período, un año o un año y medio, se coordinan los proyectos, se interrelacionan los mismos, se analiza la situación del territorio, la situación en la que se encuentra, así como sus potencialidades, es decir, se efectúan los trabajos previos de planteamiento logístico de lo que será la política de las inversiones. Se inicia alguna inversión significativa, como puede ser la Pata sur, autovía de Llobregat, etcétera, y se empieza ya a establecer un ritmo de trabajo interesante. Simplemente lo dejaría aquí. Dos años y medio después llega el Ministerio de Fomento y dice: Vamos a hacer un balance. Yo voy a hacer un balance exhaustivo de lo que dispongo, de cada una de las obras, de las condiciones —ustedes también lo tendrán— e iremos haciendo una especie de fuego cruzado. Haríamos esgrima, en este caso, usted sacaría más espadas, yo le guardaría el puñalito, etcétera. Sería absurdo. Vamos a ver que ha sucedido en estos dos años y medio porque creo que es importante. Ha ocurrido un primer hecho significativo, que es la voluntad de su Gobierno, no de su Ministerio. Existe una desaceleración de las inversiones, como voluntad de ajuste, voluntad de control de déficit, voluntad de tomar la variable inversión como la variable que vamos a utilizar para intentar controlar el déficit, etcétera. Esta desaceleración tiene su importancia porque verdaderamente significa una caída en términos reales de la inversión y sus expectativas, que tiene más importancia de lo que parece porque lógicamente abarca un ciclo de dos años y medio aproximadamente.

El proyecto de presupuestos que se presenta actualmente quiere ser expansivo, voluntarista en algunos extremos e intenta mejorar la inversión ligeramente. Pero apunto también como elemento de reflexión que lo más seguro es que ustedes se verán obligados, a partir de las expectativas de ingreso creadas, a jugar nuevamente con la variable inversión y bajar ésta nuevamente por tercer año consecutivo. ¿Qué quiere decir esto? Significa que el

marco de referencia donde actuamos es un marco donde las inversiones caen. Estamos en una formación bruta de capital del 1 por ciento en relación al PIB, baja. Tenemos que recordar que cantidades y fondos que vienen de Europa, que podían ir directamente a inversiones, son más importantes que lo que dedicamos a la formación interior bruta, es decir, el saldo europeo nos sirve para nuestras cuentas, no para el fomento de las inversiones. Este horizonte que prevemos para 1999 nos preocupa porque con toda probabilidad situará a la inversión como una variable residual; es decir, 1997, 1998, 1999, caída de las inversiones y cuando digo caída digo textualmente desaceleración fuerte de las inversiones en relación a las expectativas que habían creado los planes de actuación logística en el período anterior.

¿Cuál es la situación que se produce? Se produce una doble circunstancia: unos ritmos muy lentos en distintas actuaciones. Una voluntad de pasarse el muerto unos a otros entre las distintas administraciones, fuegos cruzados de malos entendimientos que, en algunos casos, puede ser responsabilidad de unos u otros. No estoy diciendo que el Ministerio sea el principal responsable, lo que quiero decir es que el Ministerio debería ser el principal estimulador, el principal director del proceso, el principal interesado en que éste triunfara, dado que la política ha surgido del propio Ministerio y es de ámbito español de primera magnitud que, en este caso, afecta a un territorio, pero tenemos en España todo un conjunto de territorios que se encuentran esperanzados ante estos acontecimientos de tipo logístico.

También se producen situaciones insostenibles en temas como ferrocarril, definición de aeropuertos —en el año 1997, una inversión del 1,3—, que deberían ser objeto de un cambio sustancial muy significativo.

No quiero entrar en temas concretos, me interesa señalar las tendencias. Continúan sin plantearse en su globalidad temas tan trascendentales como la ampliación del puerto y cualquier tema concreto que se establece cuesta demasiado tiempo. Un estudio de impacto ambiental sobre el desvío del río se aprueba un año y hasta pasado otro no llega a aprobarse definitivamente. Cualquier elemento puede ser retardatario. ¿Por qué? Porque no existe el movimiento de impulso ni se establecen coordinaciones efectivas para cumplir estos objetivos, que son realmente muy complejos.

En nuestro país ha habido experiencias en ese sentido; ha habido experiencias de situar objetivos en el tiempo, coordinación entre administraciones, formas de gestión ágiles, capacidades operativas realmente claras y definidas en cuanto a capacidad de expropiación y, por lo tanto, se han conseguido esos objetivos con buenos resultados y de forma eficiente.

Si esto se ha conseguido en nuestra historia política, ¿Por qué no hacerlo ahora? O dicho de otra forma, no hacerlo ahora es perder competitividad, es perder posibilidades de futuro, es perder pie en relación a otras realidades que se están desarrollando en Europa y es no entender la potencialidad que tienen esas políticas en España, que significan ni más ni menos que romper con la

lógica del Ministerio de Fomento del siglo XIX y pasar a la lógica del Ministerio de Fomento del siglo XXI; es decir, un Ministerio de Fomento que lo que hace es dirección, selección, proyectos, que dirige complejidades y es capaz de aunar esfuerzos en relación a estas complejidades que es capaz de dirigir. Éste es el cometido del Ministerio de Fomento del siglo XXI. El del siglo XIX era una obra, otra obra; ésta se puede hacer, ésta no; expropiamos, no expropiamos; esta es la dificultad, etcétera. Sobre las irracionalidades económicas de las políticas de obras públicas en nuestro país podríamos hacer más tomos que la enciclopedia Espasa demostrando claramente que si no existen actuaciones coordinadas en el tiempo y en el espacio difícilmente se obtiene la rentabilidad económica y social que se persigue. Desde este punto de vista, es inexcusable que el Ministerio de Fomento no se sitúe en el epicentro de la estimulación y creatividad positiva de este conjunto de iniciativas.

Señores Senadores, sucede que en muchos casos la Administración central o la Administración autonómica pueden caer en una cierta abulia institucional o pueden caer en complicaciones de calendario: ahora que van a venir unas elecciones, que no se apunte el triunfo tal político o tal otro, y esto es nefasto, porque siempre hay complicaciones de calendario. En política, cuando se deja que mande la perversidad o que manden los perversos, los resultados acostumbra a ser muy poco razonables, muy poco positivos desde la perspectiva económica y social.

Tenemos delante un tema de complejidad y, si no se gestiona al nivel de la complejidad que exige, podemos llegar a estas situaciones. O como en el caso de la anterior pregunta en relación con compensaciones atrasadas; es decir, se van tratando los temas sin objetivarlos ni situarlos en el nivel que deberían estar.

Me gustaría señalar que este nuevo modelo de desarrollo se basa en la apertura exterior de nuestra economía. Queremos realizar un conjunto de infraestructuras que nos sitúen en un primer plano de lo que es el marco de la competencia, que en estos momentos es de globalización de mercados. No podemos hacer cosas a un nivel por debajo de nuestros competidores, y nuestra exigencia es importante, sobre todo cuando vamos a desarrollar políticas en el tiempo, y sobre todo desde la perspectiva de que las políticas en Europa van a ser políticas más cautas en el sector público; vamos a vivir en una armonización fiscal, con una tendencia ligera —pero tendencia— a la baja de los fondos de ayuda a los países que no han llegado a los promedios previstos. Todo este marco de referencia exige seleccionar muy bien las inversiones, seleccionarlas en el tiempo y, por lo tanto, exige una política de gran tutela y de gran madurez.

No estamos ante políticas de crecimiento cuantitativo sin límite, sino ante políticas limitadas, y esas políticas limitadas requieren inteligencia y sensibilidad para su desarrollo y para llevar adelante los objetivos previstos.

Las políticas del nuevo modelo de desarrollo son políticas que tienen que tener su sostenibilidad en el medio ambiente; deben prever la cooperación internacional y un

último elemento que es clave: el diálogo social, entendido no desde la perspectiva empresarial sindical, sino en relación al entorno y el más amplio posible. Usted sabe que se han empezado a desarrollar en nuestro país planes estratégicos en los que han participado distintos sectores de la sociedad que apuntan a objetivos comunes. Desde este punto de vista, la Administración Central del Estado debe ser el estimulador de estas energías contenidas en la sociedad que están dispuestas a jugar por unos objetivos comunes, y esos objetivos comunes son bastante claros: existen vocaciones territoriales que se quieren mantener, que se quieren defender, que se quieren definir y que, lógicamente, requieren una política de cooperación institucional por parte de todos si realmente queremos conseguir esos objetivos.

Sinceramente, la nueva experiencia que hemos vivido nosotros estos últimos años nos permitía prever un futuro en el que el tratamiento de las inversiones no fuera ese tratamiento tradicional que consistía en lo siguiente: lo que es importante en una inversión es que esté consignada, lo de menos es la cantidad; la bola empieza a rodar y algún día ya se acabará, porque no habrá ningún político, aunque sea de otro Gobierno, que pueda dejar las obras a medio hacer. Este principio, que ha sido muy tradicional dentro de la gestión de las infraestructuras en nuestro país, ha de cambiarse por otro.

Estamos actuando en una zona logística de primera magnitud, tenemos que hacer que las inversiones sectoriales en distintos ámbitos sean equilibradas, porque si no son equilibradas no tienen beneficios, no tienen economías externas, no significan mejoras, no significan saltos en favor de la competitividad, lo cual obliga a jugar claramente los distintos vectores estratégicos claves: en este caso obliga a jugar puerto —su ampliación—, obliga a jugar zona de actividades logísticas, obliga a jugar aeropuerto, obliga a jugar red ferroviaria y red de comunicaciones por carretera, así como todo el elemento de infraestructuras fundamentales y básicas para hacer que esta zona tenga sentido. Esto crea puestos de trabajo, no en el presente, en el futuro, define nuevas realidades y realmente es muy estimulante.

Desde nuestro punto de vista, defendemos un concepto —me gustaría que usted lo analizara— que rompa esta lógica, a veces un poco enfermiza en nuestro país: las Comunidades Autónomas tienen una competencia —es como aquella película de Woody Allen: coge la competencia y corre—, después no se sabe nada, todo el mundo hace más o menos lo que puede y de vez en cuando se coordinan porque no queda más remedio que coordinarse —normalmente las coordinaciones vienen como consecuencia de una catástrofe: hay un incendio y por ello hace falta mayor coordinación—. Y esto es de todos los Gobiernos, cualquier Gobierno dirá eso, con lo cual se cae en esta especie de sinsentido permanente que no obliga a hacer cosas tan elementales como intentar coordinar cosas complejas para beneficiarse todos: los territorios locales, el territorio autonómico y el resto de territorios autonómicos, es decir, España en su conjunto. Y digo España en mayúsculas, porque, claro, la visión de España

no es una metafísica: la visión de España es un país donde viven hombres y mujeres, estructurado por Comunidades Autónomas, donde existe una voluntad real de tirar un conjunto de proyectos hacia adelante, estos proyectos tienen que satisfacernos a todos, el éxito de unos es el éxito de los otros y, lógicamente, aparte de lo que diga la Constitución de manera clara e inequívoca, forma parte de una voluntad de realizar proyectos de futuro, y de estos proyectos de futuro no se puede apropiarse nadie porque son de todos. Es positivo que estos proyectos estratégicos vayan bien porque ello redundará en el desarrollo sostenible de nuestro crecimiento y de nuestro futuro y redundará en la mejora de la competitividad nuestra como país en relación con Europa. Si hemos escogido bien las distintas alternativas territoriales podemos dar el salto hacia adelante que creo, sin lugar a dudas, que están esperando nuestros ciudadanos.

Cuando no se hacen políticas selectivas, sino que se hacen simplemente políticas de aspersión en el territorio o la obsesión es controlar a qué territorio llega más o a qué territorio llega menos —y aquí yo podría dar estadísticas que no son muy favorables al territorio del que le hablo, más bien muy desfavorables, pero éste no es el tema—, entonces se tienen los resultados que se tienen; a largo plazo también tienen sus buenos resultados y en algunos casos, y en algún aspecto puntual, puede que también a corto plazo. En cambio, en las políticas logísticas los resultados positivos son a corto, a medio y a largo plazo, porque se han definido unas líneas y estas líneas de actuación comportan beneficios que hoy día las técnicas de evaluación permiten estimar perfectamente. Con lo cual, podríamos estar muy tranquilos, porque cuando usted defendiera la política que se estuviera haciendo la podría entender todo el mundo, puesto que son políticas de hondo calado y que tienen una honda repercusión.

Para ir acabando, y sintetizando el planteamiento, yo lo que le pido al Ministro de Fomento —y es, digamos, una cierta exigencia, aunque yo no he querido entrar en profundidad, pero si él quiere podemos entrar en cada uno de los aspectos— es que haga una reflexión seria en el sentido de que tanto en éste como en otros casos no ha habido ninguna adjudicación nueva en dos años y medio. Y hablo de adjudicación; porque sí han existido algunos pasos en los que se ha ido avanzando, algunas decisiones sobre impedimentos que posiblemente dificultaban las cosas, pero no ha habido una actitud de adjudicación, de mejora y armonización temporal del conjunto de proyectos que nosotros estábamos lanzando. Desde mi punto de vista, esto exige una voluntad de reprogramar y una voluntad de programar. Si desde el Ministerio se programa y esta programación se coordina con las otras Administraciones, se establecerá un nivel de obligaciones mutuas que le permitirá a usted gestionar mucho mejor y otra cosa más importante: que si su Gobierno decide continuar bajando las inversiones, desacelerando su ritmo o manteniéndolas a un ritmo que para nosotros es realmente bajo, habrá un conjunto de proyectos que no deberán caer porque son importantes para el país.

El señor PRESIDENTE: Senador Armet, vaya terminado.

El señor ARMET I COMA: Acabo, señor Presidente.

Son proyectos importantes para Bilbao, para Barcelona, para Algeciras, para cualquier territorio del país que está esperando una mejora en concreto. Por tanto, le pido a usted una voluntad de reprogramar, que es una cuestión clave si queremos mejorar el tema. Un segundo aspecto que me gustaría, no ya pedirle, sino realmente exigirle, es que si no hay un cambio en el modelo de gestión de estos planes complejos, y este cambio lógicamente debe ser pactado con el conjunto de Administraciones, difícilmente se podrá acometer con la debida sabiduría e inteligencia el buen hacer en su realización. Esto sí que es importantísimo.

Después de dos años y medio de ver parálisis, de ver situaciones que permitían ir alargando todos los procesos, algunas veces por impedimentos técnicos, pero otras por impedimentos cénicos por parte de alguna Administración actuante, es del todo necesario dar un golpe de timón, que no es un golpe de autoridad, sino un golpe de eficacia. Usted sabe que existen mecanismos —y en su Ministerio hay gente que lo sabe perfectamente— para establecer programas que puedan adjudicarse y finalizarse a su debido tiempo. No se trata de hacer procesos miméticos, cerrados, exactamente en un momento del tiempo, sino de diseñar estrategias que se cumplan dentro de un ámbito temporal determinado. Este ámbito temporal determinado es el que da a todo el mundo certidumbres para poder actuar complementariamente, es decir, empresarios del sector privado y otras Administraciones conjuntamente con estos objetivos.

Quiero decirle al señor Ministro de Fomento —con esto acabo definitivamente, señor Presidente, y gracias por su magnanimidad— que en esta interpelación he intentado no entrar en temas electorales cortos, sino en temas de estrategia de fondo. Y cuando pido una rectificación es porque creo que es necesaria para el país. Con independencia de que su Gobierno decida menos inversiones de las que haríamos nosotros, lo que sí le pedimos —y en eso podríamos estar de acuerdo— es que aquellos aspectos estratégicos básicos que queramos desarrollar, los hagamos con la máxima eficacia posible en bien de las distintas Comunidades del conjunto del país.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Armet i Coma.

Tiene la palabra el señor Ministro de Fomento.

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

Lo primero que querría manifestarle es que estoy muy de acuerdo con las consideraciones de orden general que ha hecho su señoría. En ese plano no íbamos a encontrar ninguna discrepancia sustancial. Tengo más discrepancias cuando su señoría desciende al terreno de lo más concreto.

Yo le diría que el plan al que usted se ha referido es un plan que, en la medida de lo razonable, está hoy enderezado, y creo que su señoría debería reconocerlo. Pero ha hecho dos reflexiones preliminares que yo no puedo dejar de comentar. La primera reflexión es de política presupuestaria. Su señoría ha dicho que se han limitado o se han reducido significativamente los gastos de inversión, y su señoría tiene razón, pero no sólo los gastos de inversión. Le voy a poner un ejemplo: para el año 1999 el presupuesto global del Ministerio de Fomento crece solamente el 1,1, pero la inversión crece el 8,1. ¿Sabe usted lo que eso significa? ¿Sabe usted el ajuste estricto de gastos corrientes del capítulo II que se hace como consecuencia de ese planteamiento en el Ministerio de Fomento? Pues eso que va a tener lugar en el próximo ejercicio económico está teniendo lugar en el presente ejercicio y tuvo lugar en el ejercicio anterior.

La única manera, señoría, de reducir un déficit que sobrepasaba el 7 por ciento era introduciendo recortes presupuestarios en todos los capítulos del Presupuesto. Y eso es lo que este Gobierno ha hecho. Ha saneado el Presupuesto del Estado. En estos momentos su señoría sabe que el Presupuesto del Estado tiene un superávit primario, es decir, ya hay más ingresos que gastos, superávit primario que se calcula sin tener en cuenta, como es lógico, los intereses de la deuda.

Y esa política de saneamiento presupuestario ha dado muy buenos resultados desde la perspectiva de la economía general del país. Y eso es lo que permite en estos momentos incrementar los gastos de inversión. Su señoría sabe que para el próximo ejercicio económico suben —y suben significativamente— los gastos de inversión.

En este sentido, lo que su señoría ha hecho ha sido prospectiva. Ha dicho: van a tener ustedes muchos problemas y no van a poder incrementar la inversión. De momento, señoría, la previsión es que los gastos de inversión se incrementan. Y el Presupuesto pasará por esta Cámara para que su señoría apoye —y apoye decididamente— ese incremento de los gastos de inversión.

En segundo lugar, ha hecho usted referencia a lo que es una gestión eficaz, al mismo tiempo que diseñaba un sistema de actuación extraordinariamente complejo. Hay una cierta contradicción, señoría, en ese planteamiento. Si aceptamos un sistema complejo, inevitable en una sociedad moderna, no caben los procedimientos simples. Todo sistema complejo requiere unos procedimientos igualmente complejos. Y, desde esa perspectiva, los plazos que a veces se fijan tienen una dimensión más voluntarista —o si se quiere, a veces, por razones electorales, política— que un planteamiento real y estricto, adecuado a lo que significa sistema complejo, con procedimientos complejos en el marco de una sociedad compleja, que es en la que vivimos.

Si, además, tanto el convenio como la propia realidad exigen tener en cuenta dos requisitos absolutamente esenciales, cuya valoración comparto con su señoría —uno es la indeclinable cooperación institucional cuando se trata de infraestructuras, y otro, el respeto al medio ambiente, las exigencias medioambientales—,

convendrá su señoría en que hablar de plazos breves para diseñar una gestión eficaz es imposible. La gestión eficaz no estaría en este caso en función de esos plazos breves, sino en función de ir realizando de manera efectiva las grandes obras de infraestructura que se programan y, además, de hacerlas coordinadamente.

Señoría, no puedo dejar de referir a la Cámara lo que implica el Plan del Delta del Llobregat. Comporta todas estas cosas —y lo conoce su señoría, pero también debe conocerlo la Cámara—, y no voy a reseñarlas todas, pero sí las principales: el desvío de un río con un cauce para acoger una avenida límite de 4.000 metros cúbicos por segundo; la construcción de una depuradora cuya dimensión se puede imaginar su señoría porque tiene un coste de 40.000 millones de pesetas —y sabe usted que se va a licitar muy pronto—; la ampliación de un aeropuerto para acoger un tráfico que va a ascender a 25 millones de pasajeros más de los que actualmente recibe el aeropuerto del Prat, que son 15 millones anuales; la ampliación de un puerto, cuyo plan director de ampliación asciende a 150.000 millones de pesetas; la redefinición de toda la red ferroviaria, con un nuevo acceso al puerto y al aeropuerto, y más recientemente se ha visto ampliado precisamente porque se está planteando, como es lógico, la llegada del tren de alta velocidad al aeropuerto del Prat; la prolongación de la autovía del Baix Llobregat y el acceso al puerto y la conexión de la ronda Dalt con el aeropuerto. Y todo ello, señoría, en un territorio deltaico y de altísimo valor ambiental, como lo prueba la caracterización por figuras de protección de la legislación catalana y europea —las ZEPAs, las zonas de especial protección de aves—. Su fragilidad ambiental aparece también por razón de la erosión marina y por sus especiales condiciones hidrológicas. Por tanto, son grandísimas obras de infraestructura en el marco de un sistema complejo y en un ámbito territorial muy delicado desde el punto de vista medioambiental.

Tampoco puedo dejar de traer a colación, señoría, que cuando se formalizó el convenio en el año 1994 se fijaron plazos —y lo sabe su señoría—, absolutamente irrealistas, plazos que entraban en contradicción flagrante con las directrices para el planeamiento de las infraestructuras del plan del Llobregat, publicado pocos meses antes de la firma del convenio por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente. (*El señor Vicepresidente, Aguilar Belda, ocupa la Presidencia.*) Aquí sí figuran unos plazos adecuados a la dimensión de las infraestructuras que se programan, y no en el convenio, que tenía fundamentalmente una proyección política.

Los plazos para las grandes obras de infraestructuras que prevén las directrices aprobadas por el entonces Ministerio de Obras Públicas abarcan períodos de tiempo de entre diez y veinte años, señoría, y pongo a su disposición el documento para que vea que no improviso ni imagino nada que no esté exactamente en ese documento. Le voy a leer lo que se dice explícitamente en uno de los párrafos de estas directrices aprobadas: A tal fin se presenta este documento, en el que se formula la propuesta del Ministerio de Obras Públicas de directrices para el plane-

amiento de las infraestructuras antes mencionadas, posibilitando de esta manera el desarrollo de un programa que podría alcanzar en los próximos quince o veinte años un gran volumen de inversión. Esta perspectiva temporal se presenta y no entra en contradicción con el documento emitido por Barcelona Regional, que habla también de plazos para el desarrollo del plan de entre diez y veinte años.

En el convenio que se firma después de éstas directrices se fijan plazos irreales de programación de entre seis y doce meses; fíjese que no estamos hablando de matices ni de pequeñas diferencias en la evaluación de los plazos, sino que para todo un montón de proyectos y de programas el convenio habla de un plazo de seis a doce meses, y después para algunos proyectos habla de plazos que oscilan entre los tres y los cinco años. No puede haber contradicción mayor entre lo que hacen los servicios técnicos de un Ministerio, que conoce bien los plazos propios de unas infraestructuras, y los plazos fijados por un convenio que tiene fundamentalmente una proyección política.

Por tanto, señoría, vamos a centrar el problema poniendo en primer término de relieve la incoherencia que existe entre las directrices que hacen los servicios técnicos y los plazos que se fijan en un convenio y, a partir de esa incoherencia, yo le puedo reseñar, señoría —podríamos entrar en concreto y creo que debemos hacerlo—, que en estos dos años y medio se han hecho, dentro de esa política de restricción presupuestaria inevitable, avances muy importantes —y lo sabe su señoría— en la ejecución de las principales infraestructuras del plan.

La autovía del Baix Llobregat se inaugurará en el mes de diciembre; usted sabe, señoría, que ha habido que introducir en estos dos años importantes modificaciones en el proyecto originario para mejorar el planteamiento del cauce del río Llobregat, lo que lógicamente ha retrasado la ejecución de la obra, pero finalmente la obra resultará muchísimo mejor.

La pata sur, como sabe su señoría, se va a inaugurar también a finales del presente año. Debo decirle —porque aquí también los detalles son a veces muy importantes— que lo que ha venido dificultando la conclusión de la obra ha sido que todos aquellos que tienen que colaborar no siempre lo hacen adecuadamente, hecho que me reconocerá su señoría que ocurre, y no quiero decir que ocurra con alguna frecuencia, pero en todo caso ocurre, ha ocurrido y sigue ocurriendo todavía en la llamada pata sur, donde hay que levantar unas torres eléctricas y cuesta empujar a quienes tienen que hacerlo para que efectivamente lo hagan.

Hay un segundo tramo, como sabe su señoría, de la autovía del Baix Llobregat, que es una actuación consensuada con la Generalitat y con los ayuntamientos, consistente en un incremento de capacidad por adición de nuevos carriles en el cinturón litoral, con la remodelación y optimización de los enlaces de esta vía y una conexión con la A-16, que supone una inversión adicional en la autovía del Baix Llobregat de 10.000 millones de pesetas, que se encuentra en estos momentos en período de infor-

mación pública, período que finalizará a principios del mes de octubre, pero naturalmente ha habido que cumplir esos trámites administrativos.

En todo caso, señoría, la autovía del Baix Llobregat en la parte que ahora se inaugura ha supuesto una inversión de 30.000 millones de pesetas, la pata sur de cerca de 10.000 millones de pesetas, el segundo tramo de la autovía del Baix Llobregat implicará adicionalmente una inversión de otros 10.000 millones de pesetas y simplemente estas actuaciones suponen una inversión de 50.000 millones de pesetas. Precisamente para poder acelerar alguna de estas obras se firmó el 21 de enero de 1998 un convenio complementario con el convenio básico entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Obras Públicas de la Generalitat de Cataluña.

En el ámbito de las infraestructuras ferroviarias en estos momentos están la programación y los procedimientos administrativos en marcha en los dos principales proyectos ferroviarios. Por lo que se refiere al estudio informativo del ramal ferroviario del Llobregat Papiol-Cantunis-Puerto, se podrá someter a información pública a principios del próximo año. Hay que tener en cuenta que se incluyen aquí los accesos al Puerto en ancho de RENFE y ahora también en ancho internacional. Como le señalaba a su señoría, eso ha complicado extraordinariamente la programación y, por tanto, la propia configuración del estudio informativo. En cuanto al acceso ferroviario a la nueva campa de contenedores ha sido ya ejecutada en una primera fase provisional por el Puerto de Barcelona. El Ministerio de Fomento ha elaborado y aprobado definitivamente el proyecto técnico de la segunda y definitiva fase, habiéndose iniciado los trámites para la licitación de las obras.

La ampliación del Puerto, señoría, no es posible hasta que no se desvíe el cauce del río y, por consiguiente, lo que ha hecho la autoridad portuaria es terminar el plan director de la ampliación del Puerto de Barcelona, con una inversión de aproximadamente 310.000 millones de pesetas, de los cuales se prevé una inversión privada de en torno a los 154.000 millones de pesetas, pero esa obra, lógicamente, está condicionada por el desvío del cauce del río.

En lo que afecta al aeropuerto, señoría, sabe usted que se han hecho progresos muy sustanciales. Pero cuando yo antes me refería a lo que es un sistema complejo, que implica necesariamente procedimientos complejos, le puedo relatar simplemente lo que ha ocurrido con un detalle imprescindible para poder hacer un plan director que tratemos de presentar ahora en el mes de octubre para ampliar el aeropuerto de Barcelona. Hemos estado nueve meses en conversaciones, señoría, para llegar al acuerdo de dónde ubicar la pista, nueve meses. Esta es la realidad de los procedimientos complejos. Aquí no hay procedimiento administrativo. Simplemente el acuerdo de todas las administraciones involucradas ha llevado nueve meses de conversaciones, y no sólo porque cada una de las administraciones tiene su ubicación ideal de la tercera pista, sino porque al amparo de la tercera pista cada una de las administraciones plantea proyectos complementa-

rios, y al final llegar a un acuerdo implica un gran número de conversaciones y de reuniones y el encargo de estudios adicionales permanentemente para poder asentar adecuadamente la decisión final. Esto es lo que es una sociedad compleja, señoría, esto es lo que es un sistema complejo y esto es lo que implica unos procedimientos complejos. No se puede hablar de la cooperación institucional como exigencia fundamental si no se acepta que la cooperación institucional lleva necesariamente mucho tiempo. No hay un problema de gestión eficaz, señoría, cuando se trata de arbitrar la cooperación institucional, porque aparecen encima de la mesa todos los intereses en juego, y conjugarlos para llegar a una decisión final en cada uno de los puntos concretos me reconocerá su señoría que requiere, además de mucha paciencia, tener una concepción muy volcada hacia el acuerdo y hacia el consenso de todo lo que afecta a las grandes inversiones en infraestructuras.

En todo caso, señoría, estamos terminando el plan director de infraestructuras en lo que afecta a la ampliación del aeropuerto de Barcelona; creo que podremos presentarlo en este mes de octubre, naturalmente que quedan flecos pendientes que están siendo objeto de conversaciones para llegar a un acuerdo final pero, en todo caso, me sirve el ejemplo muy bien para poner de relieve que el cumplimiento de la exigencia de la cooperación institucional exige tener en cuenta unos plazos realistas.

En otros proyectos, señoría —y con ello concluyo, señor Presidente—, sabe muy bien que se ha redactado ya el proyecto de desvío del río Llobregat, que es un proyecto extraordinariamente complejo que cuenta con la correspondiente declaración de impacto ambiental, y comprenderá su señoría que no ha sido fácil hacer una declaración de impacto ambiental que dé vía libre a la desviación del cauce de un río. Además, señoría, aquí hay otro problema involucrado, que no podemos desconocer: basta con que cualquier movimiento ecologista plantee una denuncia en Bruselas, para que automáticamente se paralice todo el procedimiento. Por definición, el desvío del cauce de un río es siempre discutible y, por definición, la declaración de impacto ambiental que da vía libre al desvío del cauce de un río es siempre discutible, porque no nos movemos en el terreno de los dogmas de fe. Por consiguiente, los procedimientos administrativos tienen que ser, todos ellos, extraordinariamente cautelosos.

A mí me decían en Bruselas, y creo que no estaban exentos de razón, que, en última instancia, el problema medioambiental es un problema de procedimiento, y por esta razón lleva muchísimo tiempo.

El proyecto básico de la depuradora del Llobregat con su correspondiente declaración de impacto ambiental, señoría, 40.000 millones de pesetas de inversión, está concluido; se ha creado la sociedad estatal que va a poner en marcha la licitación y espero que en un plazo razonable de tiempo, con el proyecto concluido y con la declaración de impacto ambiental formulada, se puede hacer la adjudicación de la obra para empezarla efectivamente.

Por tanto, señoría, en dos años y medio se ha hecho una labor muy aceptable, teniendo en cuenta una política

de rigor presupuestario que ha sido extraordinariamente beneficiosa para la marcha de la economía general del país. Desde esa perspectiva, señoría, creo que debemos felicitarnos todos, porque un gran plan de actuación en el ámbito de las infraestructuras —cuyas reflexiones generales, como le he dicho a su señoría, comparto— está en marcha en sus principales ejes de inversión, en aquellos que son posibles.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Aguilar Belda): Muchas gracias, señor Ministro.

Senador Armet, tiene su señoría la palabra por un tiempo de cinco minutos.

El señor ARMET I COMA: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a ser un poco taxativo y reflexivo. Taxativo en el siguiente sentido: dos años y medio, y ninguna adjudicación nueva en esta zona. Se ha avanzado en algunos aspectos, ¡Faltaría más! Había muchos aspectos para avanzar. La administración de lo complejo siempre tiene aspectos previos, pero realmente no hay ninguna adjudicación. Es decir, la autovía del Baix Llobregat, con la pata sur, fueron adjudicadas por el anterior Gobierno y acababan en diciembre de este año. Por tanto, no ha habido ninguna adjudicación. ¿Se ha avanzado en algún aspecto? Sí, se ha hecho, pero me gustaría entrar en algunos temas de reflexión.

Yo no he hablado de plazos breves. No pido que las cosas se hagan en dos días. Hasta puedo admitir que el Gobierno tenga un nivel inversor inferior al que nosotros querríamos, y así lo debemos admitir, pero partiendo de esa hipótesis, que no nos gusta, vayamos lógicamente a racionalizar este potencial de inversión. Éste es un poco el discurso.

Es decir, lo que a nosotros nos interesa es que existan plazos conocidos para que los navegantes sepan dónde van; para que el que quiera hacer el juego sucio no lo pueda hacer; para que la falta de cooperación que se da a veces en estos proyectos no se pueda materializar. Por tanto, plazos conocidos y, sobre todo, que sean armónicos; esto es básico. Terminar una pieza antes de lo previsto puede ser absurdo si otras obras complementarias no están hechas, lo cual obliga, lógicamente, a una programación de la complejidad; desde este punto de vista, plazos conocidos, armónicos y aviso a navegantes. (*El señor Vicepresidente, Rigol i Roig, ocupa la Presidencia.*)

Ha dicho usted que un sistema complejo no puede ser solventado con procedimientos simples. Evidentemente, señor Ministro, tiene usted toda la razón, pero precisamente un sistema complejo con procedimientos de gran complejidad debe ser gestionado de forma simple, éste es el tema. Yo recuerdo que en la estrategia de Barcelona, en el año 1992, que fue muy complicada, el acierto más grande que hubo fue colocar cuatro empresas públicas de gestión, con personal autónomo, que estaban actuando en territorios distintos, con lo cual no había colisión de inte-

reses, había un trabajo de separación perfecta, con un territorio para cada uno y unos objetivos perfectamente delimitados. Esta simplificación en la gestión fue el elemento básico del éxito. Ahora bien, cuando se hace una interpretación de la confusión institucional, con unos actores que, curiosamente, se acaban odiando por el roce permanente y, además, con una cierta presencia de ingenieros de caminos —como debe ser—, que usted sabe que son personas más bien celosas de su ego, obviamente, está garantizado parte del fracaso. Si además se cuela por medio algún político con ideales de perversidad, para intentar fastidiar a otro partido político para que no gane las elecciones y para que se retrase el éxito que se apuntaría si una cosa está realizada o no lo está, se añade otro elemento.

Yo le pido que haga una doble reflexión. Usted a partir de este nuevo presupuesto, yo creo que tiene la obligación de presentar una programación, con plazos conocidos, de forma armónica y razonable, de todas las obras que hay en España que tengan esta significación y después, piense en modelos de gestión, porque existen modelos de gestión. En algunos casos pivotarán más sobre una administración que sobre otra, pero lo importante es que la dirección por objetivos que se marque a la empresa que actúe en un ámbito determinado dentro del plan tenga perfectamente acotados cuáles son sus objetivos y tenga el respaldo del conjunto de las administraciones. Una comisión de seguimiento, presidida alternativamente por cada una de las administraciones, es la garantía del fracaso en cuanto a plazos, y eso es así. Esto no se arregla en la Comisión de seguimiento, posiblemente se arregla en una cena extraña en la que, finalmente, dos que no eran amigos se han hecho amigos para llegar a la conclusión de que esto sería lo mejor, y entonces se juega lo peor de la gestión.

Le pido a usted que sitúe la complejidad a nivel de la simplificación en la gestión, porque si usted no encuentra la simplificación en la gestión, con independencia de que tenga pocos recursos, tampoco podrá solventar estos objetivos.

Quiero decirle también, como elemento de reflexión, que en lo relativo al puerto y al aeropuerto, que son dos temas básicos, está claro que si no hay desvío no se puede ir avanzando. Si tuviéramos plazos armónicos iríamos avanzando en un conjunto de definiciones. Hay un conjunto de tratamiento de litoral importantísimo; hay un conjunto de vocaciones territoriales importantísimo; existe el tema de la ampliación de la ZAL y sus potencialidades de futuro como previsión importantísima, porque si no, volveremos al tema de los estudios previos que, con la excusa de que no tenemos, no podemos abordarlo. Se puede abordar todo de una forma rítmica si se establecen, lógicamente, estos razonables plazos y este PER de interrelación que hay en un tema de esta complejidad.

Y en cuando a los métodos de gestión, no se los puede inventar usted, obviamente. La cooperación institucional sirve para encontrar los métodos de gestión y una vez que se encuentra lógicamente todo el mundo se disciplina en función de dichos esquemas, la cooperación institu-

cional, entonces, no es un acto voluntarista, diario y permanente entre todos los actores de las distintas administraciones, sino que es un acto constituyente de una lógica racional que marca obviamente lo que debe ser el futuro.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Senador Armet, «s'ha exhaurit el temps».

El señor ARMET I COMA: Sólo un segundo.

Quiero simplemente decirle que, en cuanto al presupuesto de 1999, me alegro de que su Ministerio haya hecho un esfuerzo por contener el capítulo II y expandir el capítulo VI, pero me temo —y no se lo digo como una profecía— que se puede encontrar con que la variable de ajuste de ese presupuesto sea claramente este capítulo VI, dadas las perspectivas de la política económica internacional, las perspectivas a la baja, la preocupación sobre el déficit y otras preocupaciones complementarias que se van a producir.

Voy a acabar, señor Presidente, diciendo simplemente que lo que yo le he pedido al Ministro es que exista una voluntad clara e inequívoca de marcar plazos, pero no plazos ajustados y breves sino que se vea que existe una política y una voluntad inequívoca de dirigir un proceso complejo como es este con criterios simples fundamentados en la cooperación institucional.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias.

Turno de portavoces.

Tiene la palabra el Senador Beguer.

El señor BEGUER I OLIVERES: Muchas gracias, señor Presidente.

Señor Ministro, señorías, tal como ha señalado el Senador Armet, en 1994 las diversas administraciones implicadas firmaron el Convenio de Cooperación, Infraestructuras y Medio Ambiente del Delta del Llobregat.

Ciertamente es una de las operaciones más importantes y también más complejas —el señor Ministro se ha referido hace unos minutos a esa complejidad— en dotación de infraestructuras, en ordenación del territorio y en preservación del medio ambiente, no sólo a un nivel que podríamos decir zonal, sino en toda el área mediterránea. Su realización probablemente requería unos mayores plazos y una programación más detallada que la que se llevó a cabo en un primer momento, quizá con un optimismo o una alegría excesiva porque la incidencia que debía tener el transporte por ferrocarril, por carretera, por mar, por aire, el urbanismo y el medio ambiente requerían un tratamiento global y ciertamente complejo. La incidencia que ha de tener el Plan Delta, tanto desde el punto de vista económico como de las infraestructuras, urbanístico y social, podemos decir que es realmente trascendental.

El Senador Armet ha hecho una exposición con cuyos términos generales, de base, podríamos estar de acuerdo. Son seis las administraciones implicadas, y no cabe duda de que todas ellas, con diversos matices, tienen el máxi-

mo interés en resolver esta cuestión. El señor Armet piensa incluso que estas administraciones puedan tener discusiones entre ellas que originen retrasos innecesarios.

En términos generales, como digo, estaríamos de acuerdo con su exposición. En cambio, nuestra percepción no es ni mucho menos negativa respecto a cómo está abordando el Ministerio toda esta cuestión. El Ministro ha expuesto con detalle los distintos campos de actuación, las inversiones efectuadas hasta el momento y los proyectos que ya han sido sometidos a información pública o son de reciente aprobación y que van a ser motivo de inversión en los dos próximos años, y más concretamente en el año 1999. Queremos recordar que son siete campos en los que se está avanzando en este terreno: en el tratamiento del río Llobregat, en el aspecto de la depuradora del emisario submarino, en la costa y en el puerto de Barcelona, en inversiones e infraestructuras por carretera —que fueron ya subastadas hace años, pero que se están realizando ahora y que están siendo finalizadas en muy buena parte—, en infraestructura ferroviaria y en un asunto complejo como es el del aeropuerto, en el que se ha hecho mención de las distintas administraciones que había que conjuntar para llegar a un acuerdo que parece que, por fin, ya es definitivo.

Por tanto, un plan ambicioso y variado como éste tiene que avanzar razonablemente, no podía hacerlo en tropel, y creo que el propio señor Armet está de acuerdo sobre este aspecto.

Pensamos sinceramente que el Ministerio, hoy por hoy, está cumpliendo razonablemente con sus compromisos, y si bien la misma complejidad del Plan requiere un seguimiento próximo, cabe deducir del desarrollo actual que se está en el buen camino y que no debería haber otros problemas que no fueran los derivados de esa complejidad, para que todo este proyecto pueda llegar a buen término.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Senador Beguer.

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el Senador Armet.

El señor ARMET I COMA: Gracias.

Voy a intervenir de forma muy breve, sólo para expresar la posición de mi Grupo.

En relación con estos proyectos que están esparcidos por toda España, debo decir que, curiosamente, las expectativas de crecimiento futuro que tenían la mayoría de ellos se han visto incrementadas, y las dotaciones que tenemos disponibles se han visto decrementadas tanto por la Administración central como por otras administraciones. Esta es una razón obvia que obliga a hacer una reprogramación sobre la reconsideración de si queremos ser eficaces, es decir, que con menos recursos debemos optimizar el conjunto de planificaciones previstas para obtener el resultado lo más pronto posible. ¿Por qué? Porque las expectativas de futuro, o dicho de otra manera, en forma negativa, nuestra competitividad relativa, se

puede ver perjudicada si no damos una respuesta eficaz en ese sentido.

También me gustaría decir que, cuando existe un proceso inversor, el Ministerio inversor por excelencia debería distinguir dos tipos de inversión: las de tipo A, que tienen una justificación por sí mismas, que forman parte de unos programas que son sectoriales y que están perfectamente definidos, y las inversiones de complejidad, y el tipo de enfoque debería ser distinto para cada una de esas dos clases, por lo que deberíamos encontrar modalidades distintas. Esto no quiere decir que las modalidades de gestión sean miméticas en todos los sitios. Si en uno determinado resulta que están actuando seis niveles de administración o tres de sus niveles básicos es muy distinto, y se pueden encontrar unas soluciones que sean operativas pero, sobre todo, se puede emplear la imaginación para que el Ministerio, manteniendo un diálogo con otras administraciones, dé la solución más adecuada para cada uno de los problemas complejos. La gestión es absolutamente necesaria para no acabar con estas impacencias, con estas —a veces— absurdas reacciones o excusas maliciosas que se utilizan para evitar que las cosas vayan hacia adelante.

Nuestro Grupo defenderá, lógicamente, un nivel inversor superior al que se propone en los presupuestos. Defenderá, por tanto, el nivel que existe, en el sentido de que propondrá más. Y lo que defenderá a partir de este momento será la racionalización en la utilización de los niveles inversores existentes. Creo, sinceramente, que en este punto sería posible llegar a un acuerdo.

Por último, quiero reafirmarme en un comentario que he hecho porque creo que tiene su importancia. Sería muy bueno que hiciéramos, en el momento en el que todo el mundo está hablando de esencias, de metafísica o de cambios revolucionarios sobre el sentido de las palabras, políticas que supusieran realmente una cooperación efectiva y un trabajo codo con codo por los mismos objetivos en el ámbito local, territorial y global, en el mejor sentido de la expresión; sería bueno, en definitiva, que abogáramos por una forma solidaria de trabajar y de entender la política.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Senador.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador Bris.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, señor Ministro, el Partido Socialista presenta esta interpelación sobre las perspectivas del Plan Delta del Llobregat y su futura realización en el marco del Plan Director de Infraestructuras, todo ello —como señala en su contenido— buscando un proceso de concertación institucional, puesto de manifiesto en el convenio firmado el 16 de abril de 1994, en un plan que comporta las actuaciones relacionadas con anterioridad por el señor Ministro.

El objetivo de dicho proyecto es el de convertir la zona en una plataforma logística de distribución del sur de

Europa dentro del eje mediterráneo, de cuyas infraestructuras formaría parte destacada, en una operación que por su elevado coste y desarrollo requeriría —como se ha dicho ya— un plazo de entre 10 y 20 años; un plazo, que se fijó en el convenio, inverosímil, imposible de cumplir en unas actuaciones concertadas para resolver los problemas originados por el impacto ambiental que ha supuesto la ampliación del aeropuerto, el desvío del río Llobregat y las infraestructuras lineales sobre unas áreas de interés ecológico y de valor recreativo, aparte del potencial de las grandes infraestructuras, puerto y aeropuerto, fundamentales —como la propia moción señala— para el desarrollo de las actividades logísticas de ámbito nacional y de conexión con Europa en esa vertebración futura para nuestra nación y para nuestro continente que todos deseamos.

Se hace preciso —como señala el Plan Director de Infraestructuras—, por tanto, armonizar al sector terciario de la zona con el propio de la actividad aeroportuaria, así como la mejora del servicio de transporte colectivo, para que puedan conectarse estas zonas, que son el objeto de preocupación de esta moción, con las zonas centrales de Barcelona, previendo también la posible saturación en los próximos años de las pistas de aterrizaje del aeropuerto del Prat. Para ello, es necesario que se establezca una estrategia de concertación que permita, junto a la preservación del medio ambiente, una ordenación adecuada del territorio y una dotación de infraestructuras que permita a esta importante zona de España representar el papel que en justicia le corresponde. Por eso, es necesario, señorías, llevar a cabo una serie de actuaciones.

La moción afirma que la toma de decisiones se ha ralentizado y se ha reducido, por tanto, el ritmo de inversiones. Con estos criterios, señorías, no podemos estar de acuerdo, ya que la estrategia establecida en el Plan Director de Infraestructuras recogía la posibilidad, que el PP mantiene pues es su firme voluntad política, de poder ejecutar la ampliación de pistas del aeropuerto del Prat, proyecto en el que —como se ha dicho— se está avanzando, habiéndose llegado el pasado mes de junio a un acuerdo para ubicar la pista y fijar las medidas de inserción territorial y ambiental, llevando incluida la mencionada ampliación la búsqueda de otras actuaciones que se deben decidir para que se realice con las protecciones territoriales más eficaces, incluyendo en los proyectos la ordenación de las diversas zonas del mismo.

El Plan Director de Infraestructuras habla también de desarrollar la segunda fase de la zona de actividades logísticas portuarias en terrenos que se deben ganar mediante el desvío del cauce del río Llobregat.

El señor Ministro ha hablado de los problemas que tiene el desvío del cauce de un río, pero hay que señalar que el proyecto ya está redactado —como ha dicho el señor Ministro— y cuenta con la correspondiente declaración de impacto ambiental favorable, cuestión muy importante. Además, en 1996 fue aprobado por la Dirección General de Obras Hidráulicas el proyecto de encauzamiento desde el puente Mercabarna hasta el mar, con un presupuesto de 9.750 millones de pesetas, encontrándose

muy avanzados también los trabajos en relación con la estación depuradora de aguas residuales de Prat de Llobregat.

Por tanto, señorías, este Gobierno está trabajando, está enderezando estos proyectos, como ha dicho el señor Ministro, y está fijando unos plazos razonables y no los que, fuera de cualquier planteamiento técnico, se habían marcado en el Convenio firmado en el año 1994.

Coincidimos en que debe establecerse la intermodalidad en el sistema de transporte y de conexiones terrestres en el conjunto de infraestructuras del puerto y del aeropuerto, para crear un nudo de primer orden de interés nacional e internacional y para conseguir la mejora de los mismos. Debe estudiarse en esta mejora el establecimiento de un sistema de transporte colectivo que cubra en cada momento las demandas. En este sentido, hay que señalar lo que también ha dicho el señor Ministro, que se sigue trabajando, que se sigue avanzando en lo que se refiere a la autovía del Baix Llobregat. El tramo entre Martorell y el cinturón litoral se podrá poner en servicio el próximo mes de diciembre, y en cuanto al resto, hay una parte en obras...

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Senador, debería terminar cuanto antes.

El señor BRIS GALLEGO: Muchas gracias, señor Presidente, un momento nada más.

... y otras están aún en planificación.

Estamos, por tanto, ante un proyecto importante que nuestro Grupo apoya e impulsa, tanto en obras como en plazos, dentro de lo que nos obligan las normas más o menos complejas que rigen estas actuaciones. Por tanto, estamos trabajando para convertir la zona afectada en esa gran plataforma logística de distribución que se inicia en nuestro eje mediterráneo y que debe constituir la principal plataforma logística de distribución del sur de Europa.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Gracias a usted, señoría.

#### DICTÁMENES DE COMISIONES SOBRE PROYECTOS Y PROPOSICIONES DE LEY REMITIDOS POR EL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS:

— DE LA COMISIÓN DE OBRAS PÚBLICAS, MEDIO AMBIENTE, TRANSPORTES Y COMUNICACIONES, EN RELACIÓN CON LA PROPOSICIÓN DE LEY SOBRE CREACIÓN DEL COLEGIO OFICIAL DE PILOTOS DE AVIACIÓN COMERCIAL. (S. 624/000016) (C.D. 122/000095)

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Pasamos al siguiente punto del orden del día: Dictámenes de Comisiones sobre proyectos y proposiciones de ley remitidos por el Congreso de los Diputados. El primero de

ellos es el de la Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones, en relación con la proposición de ley sobre la creación del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial.

Para la presentación del dictamen tiene la palabra el Presidente de la Comisión, Senador Beguer.

El señor BEGUER I OLIVERES: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, de conformidad con el artículo 120 del Reglamento de la Cámara, y con el acuerdo adoptado por la Comisión de Obras Públicas, Medio Ambiente, Transportes y Comunicaciones en su reunión del día 30 de septiembre, tengo el honor de presentar ante el Pleno el dictamen relativo a la proposición de ley sobre creación del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial.

El texto correspondiente a dicho proyecto de ley, aprobado por el Pleno del Congreso de los Diputados, tuvo entrada en el Senado el día 23 de junio. La Presidencia de la Cámara, de conformidad con el artículo 104 del Reglamento, ordenó su remisión a la citada Comisión.

El plazo para la presentación de enmiendas terminó el viernes 4 de septiembre. Se presentaron dos enmiendas por parte del Grupo Parlamentario Socialista. La Comisión dictaminó el día 30 de septiembre rechazando las enmiendas, por lo que acordó aceptar como dictamen el texto remitido por el Congreso de los Diputados.

Se ha formulado un voto particular por parte del Grupo Parlamentario Socialista anunciando el propósito de defender ante el Pleno las enmiendas antes citadas.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Senador Beguer. *(El señor Ortiz Climent pide la palabra.)*

Señoría, ¿para qué solicita la palabra?

El señor ORTIZ CLIMENT: Señor, Presidente, para comunicarle que, al amparo del artículo 125 del Reglamento de la Cámara, los portavoces han firmado un documento por el que elevan a su Presidencia la propuesta de modificación del dictamen relativo a la proposición de ley sobre creación del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial. Se trata de una modificación de redacción que han firmado ya todos los portavoces de esta Cámara, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Ruego a su señoría que nos la haga llegar. Lógicamente, se integrará en el texto del debate.

Muchas gracias, señoría.

No hay debate a la totalidad ni turno de portavoces. Por tanto, pasamos ya al debate de las enmiendas.

En primer lugar, voto particular número 1, del Grupo Parlamentario Socialista, correspondiente a las enmiendas números 1 y 2.

Para su defensa tiene la palabra el Senador don Arseni Gibert.

El señor GIBERT I BOSCH: Muchas gracias, señor Presidente.

En aras de la brevedad procedimental, y con su permiso, agotaré con esta intervención todos los posibles turnos en relación con esta proposición de ley.

La Asociación de Pilotos de Aviación Comercial decidió en su momento que le gustaría tener un colegio profesional, y el Grupo Popular en el Congreso recogió este deseo y lo convirtió en una proposición de ley por la que se creaba dicho Colegio. No nos opusimos a su creación en el Congreso, y tampoco nos opondremos ahora, aunque, como casi todo es materia opinable, mantenemos algunas reservas al respecto.

El 98 por ciento de los pilotos españoles de la aviación comercial son miembros de forma voluntaria del sindicato SEPLA. Ese mismo porcentaje es miembro, también voluntariamente, de la Asociación de Pilotos de Aviación Comercial. Y a partir de ahora, ese 98 por ciento, más el 2 por ciento restante —ya que la colegiación será obligatoria—, serán miembros del Colegio Profesional de Pilotos de Aviación Comercial.

No parece muy probable que las mismas personas sepan actuar como sindicato en defensa de sus intereses cuando están reunidos como SEPLA; que hablen de cosas distintas —en función de lo que establezcan los estatutos de su Asociación— cuando estén reunidos como asociación, y que tan sólo estén preocupados y ocupados en cuestiones deontológicas —como la dignidad de la profesión, los intereses de los usuarios y otras cuestiones de ese tipo— cuando estén reunidos en el futuro como Colegio. Ojalá me equivoque y los pilotos tengan esa rara habilidad y capacidad para cambiar de sombrero. Sin embargo, parece más probable que las próximas reivindicaciones de los pilotos o toma de posición sobre cualquier tema estén firmadas a partir de ahora por tres colectivos en lugar de por uno, aunque siempre serán las mismas personas. Tampoco está muy claro que se requiera un colegio profesional para aquellos que ejercen su actividad casi al cien por cien como asalariados. Yo pensaba que los colegios profesionales eran más bien propios de las profesiones liberales.

Pero, más allá de estas dudas, nuestra única discrepancia concreta con el texto de esta proposición de ley es la de entender que la colegiación no debería ser obligatoria, como en otros casos hemos defendido. Así lo dijimos en el Congreso de los Diputados, y así lo defendemos en este momento a través de nuestras dos enmiendas. Y como parece que no van a ser aceptadas —según lo que se deduce del trámite en Comisión—, nos abstendremos en la votación del dictamen, aunque votaríamos favorablemente en el caso de que sí se aceptaran.

Dejando aparte nuestras dudas y reservas, deseamos que ese flamante Colegio sea útil para sus miembros y, si ello es posible, también lo sea para la sociedad en general, contribuyendo a que los pilotos fijen siempre posiciones lo más razonables posible, cosa que a nuestro juicio no ha ocurrido siempre.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Senador Gibert.

Deseamos altos vuelos a dicho Colegio.

Para turno en contra, tiene la palabra el Senador don Victorino Núñez.

El señor NÚÑEZ RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Señoras y señores Senadores, el Grupo Parlamentario Popular se opone a las enmiendas presentadas y defendidas por el Grupo Parlamentario Socialista. Se opone, en primer lugar, por una razón de coherencia, puesto que, como se ha dicho, esta proposición de ley nace de nuestro Grupo Parlamentario en el Congreso, y en ese trámite nuestro Grupo se manifestó de forma favorable a la misma.

Oyendo hablar al Senador Gibert casi he llegado a creer que estaba en contra de la creación de dicho Colegio, si no fuera porque de forma explícita se ha manifestado favorable a dicha creación. Creo que en la Constitución Española hay un marco claro de agrupación o de asociación: el derecho de asociación propiamente dicho, el derecho de sindicación, y el derecho a crear colegios profesionales, que el propio sistema legal reserva a la ley y condiciona a la petición de los interesados.

Posiblemente estas razones fueran suficientes para justificar la oposición del Grupo Parlamentario Popular a las enmiendas que se presentan, y así, con la misma coherencia con que las presenta el Grupo Socialista —repetiendo las que presentó en el Congreso—, el Grupo Parlamentario Popular se opone a las mismas, pero es que, a nuestro modo de ver, hay otra argumentación importante: el marco legal en el que nos movemos. La Ley 2/1974, de 13 de abril, establece un marco para la creación y funcionamiento de los colegios profesionales, y en buena técnica legislativa no parece lógico que pueda ser modificada por una ley concreta y puntual de creación de un determinado colegio profesional. Es verdad que en su día se llegó a cuestionar la constitucionalidad de esta Ley, pero está fuera de toda duda porque así lo ha manifestado el Tribunal Constitucional y lo confirman las reformas de diciembre de 1978 y de 14 de abril de 1997.

A mayor abundamiento, este argumento legal también sería suficiente para justificar nuestra posición, pero no quisiera este Senador pararse en los argumentos legales, porque aquí estamos, precisamente, para cambiar la Ley si hace falta.

Creo que hay una razón de fondo, esencial, que es la propia naturaleza de los colegios profesionales, los cuales son organizaciones sectoriales, que se crean para defender los intereses privados y particulares de los profesionales, pero también para cumplir importantes fines de interés público. Por ello, el sistema legal se reserva la creación a la Ley y posibilita que las administraciones territoriales les encomienden funciones.

Por estas razones nuestro Grupo Parlamentario se opone a las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista. Entendemos que la colegiación en todo colegio profesional debe ser obligatoria, en sintonía con la propia naturaleza de estas organizaciones.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Senador Núñez.

En turno de portavoces, por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el Senador Nieto Cicuéndez.

El señor NIETO CICUÉNDEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Voy a intervenir con brevedad para apoyar las enmiendas, en coherencia con el sistema de libertades y, además, porque hay un tema que puede convertirse en peligroso ya que, aunque sea un sector minoritario, se está mezclando la colegiación obligatoria con las reivindicaciones legítimas —a veces, no tanto— de intereses corporativos a través de un sindicato de pilotos, y creo que puede convertirse en un dislate que, además, atenta contra la libertad individual. ¿Por qué tiene que ser obligatoria la colegiación de los pilotos? Yo, por lo menos, no veo razones objetivas, ya que no estamos hablando de la abogacía o de la medicina, cuyos colegios juegan un papel deontológico.

Como ha dicho antes, se pretende crear un colegio profesional cuyos fines, en definitiva, se entremezclan con reivindicaciones corporativas de pilotos que, indudablemente, no ayudan al concepto global de solidaridad, de concepción de sectores, ya que estamos viendo cómo un día pueden paralizar el país, lo mismo que los controladores aéreos. Por muy legítimos que sean esos intereses, a veces pueden chocar, y lo hacen, con los generales. Si ya existe como sindicato, no creo que sea necesario el darle además la prima de colegiación, y obligatoria. Hoy voy a votar en contra, en contra, en contra de este proyecto de ley.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Senador Nieto Cicuéndez.

Por el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, tiene la palabra el Senador Beguer i Oliveres.

El señor BEGUER I OLIVERES: Muchas gracias, señor Presidente.

Como ya se ha manifestado, la Asociación Española de Pilotos Civiles Comerciales promueve la creación de un colegio profesional, el Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial.

Nuestro Grupo, el Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, va a oponerse a las enmiendas mediante unas argumentaciones similares a las que ha expuesto el Senador don Victorino Núñez.

Entendemos que un colegio profesional es muy distinto a un sindicato. Éste tiene una misiones de carácter sindical, de aspectos laborales, salariales, sociales, de defensa de unos derechos determinados; sin embargo, el colegio profesional tiene una misión distinta, de carácter deontológico, de formación técnica, de acceso a la profesión y de aspectos técnicos en general. Se trata, no lo olvidemos, de una profesión con un importante contenido social y de servicio a la sociedad que, hoy por hoy, he-

mos de considerar ya prácticamente imprescindible. Además, de este colegio profesional pueden derivar otras actuaciones importantes que podrían ser interesantes para nuestro país. Me refiero a la posibilidad de que en un futuro no lejano exista una escuela internacional de pilotos civiles colaborando esta asociación colegial, lo que facilitaría, sin duda, que la ubicación se realizase, como decía, en nuestro país.

Por tanto, independientemente de esta argumentación complementaria, entendemos claramente que un colegio profesional es distinto de un sindicato y vamos a votar en contra de las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista y en favor del articulado.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Señoría.

¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? (Pausa.)

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Senador don Leopoldo Ortiz.

El señor ORTIZ CLIMENT: Gracias, señor Presidente.

Estamos ante una proposición de ley por la que, a petición de los profesionales interesados, que son los pilotos de aviación comercial, esta Cámara está contemplando la posibilidad de darles el marco jurídico apropiado para poder ejercer los fundamentos básicos marcados en la Ley de Colegios Profesionales del año 1974, modificada en 1978 y recientemente en el año 1997.

Con una visión europea de las profesiones españolas, de los profesionales españoles, me parece que es muy importante la actualización de dicha legislación en el amplio marco de la Ley de Colegios Profesionales aprobada en 1997, con objeto de dar capacidad a los profesionales para ubicarse y encontrarse con sus homólogos europeos, y más en un momento en el que se está hablando de la licencia comunitaria única por parte de la Unión Europea para los pilotos profesionales de la aviación comercial.

Señorías, con la aprobación de esta proposición de ley daremos un marco apropiado, proporcionaremos la confianza y el sentido de la responsabilidad con que debe ejercer su trabajo este colectivo tan importante en nuestro país, del que tantos ciudadanos dependen; con este cauce legal, promoveremos la defensa de los derechos fundamentales de todos los ciudadanos españoles.

Hagamos un voto de confianza con el marco jurídico apropiado para que los pilotos profesionales de la aviación comercial nos demuestren que son capaces de corresponder con sentido de responsabilidad, dando un servicio público que permita que el resto de los ciudadanos pueda moverse, ejercer sus respectivas profesiones con libertad, con autonomía, con agilidad, dentro del nuevo colegio profesional que se va a crear si se aprueba hoy en este Cámara. Es evidente que su sentido de la responsabilidad debe ser considerado por todos los ciudadanos y por nosotros, como representantes de los mismos. Estoy convencido de que las ventajas de adjudicarles un marco

legal para este Colegio profesional suplirán con mucho los presuntos temores de la profesionalidad, de la ética y del criterio de servicio público de estos pilotos, que siempre se puede mejorar.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Rigol i Roig): Muchas gracias, Senador Ortiz.

Vamos a llamar a votación. (*Pausa. —El señor Presidente ocupa la Presidencia.*)

El señor PRESIDENTE : Vamos a iniciar la votación de esta proposición de ley.

En primer lugar, votamos las enmiendas números 1 y 2, correspondientes al voto particular número 1, del Grupo Parlamentario Socialista.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 209; a favor, 89; en contra, 119; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazada.

Votamos una propuesta de modificación del dictamen relativo a la proposición de ley sobre la creación del Colegio Oficial de Pilotos de Aviación Comercial, que han suscrito todos los señores portavoces.

¿Puede entenderse aprobada por asentimiento? (*Pausa.*)

Queda aprobada.

Pasamos a votar el dictamen.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 210; a favor, 120; en contra, tres; abstenciones 87.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Tal como dispone el artículo 90 de la Constitución, se dará traslado de las enmiendas aprobadas por el Senado al Congreso de los Diputados para que éste se pronuncie sobre las mismas en forma previa a la sanción del texto definitivo por Su Majestad el Rey.

— DE LA COMISIÓN DE PRESUPUESTOS, EN RELACIÓN CON EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE CONCEDEN CRÉDITOS EXTRAORDINARIOS POR IMPORTE TOTAL DE 1.191.528.660 PESETAS, PARA COMPLETAR EL PAGO A DIVERSAS COMPAÑÍAS NAVIERAS DE LAS BONIFICACIONES APLICADAS EN LAS TARIFAS DE PASAJES MARÍTIMOS A LOS CIUDADANOS ESPAÑOLES Y DE LOS DEMÁS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA RESIDENTES EN CANARIAS, CEUTA, MELILLA Y BALEARES, DURANTE EL EJERCICIO 1996 (ANTES PROYECTO DE LEY SOBRE CONCESIÓN DE UN CRÉDITO EXTRAORDINARIO,

POR IMPORTE DE 3.691.528.660 PESETAS, PARA COMPLETAR EL PAGO A DIVERSAS COMPAÑÍAS NAVIERAS DE LAS BONIFICACIONES APLICADAS EN LAS TARIFAS DE PASAJES MARÍTIMOS A LOS CIUDADANOS ESPAÑOLES Y DE LOS DEMÁS ESTADOS MIEMBROS DE LA UNIÓN EUROPEA RESIDENTES EN CANARIAS, CEUTA, MELILLA Y BALEARES, DURANTE LOS EJERCICIOS DE 1996 Y 1998) (S. 621/000098) (C.D. 121/000104.)

El señor PRESIDENTE: Siguiendo punto del orden día. Dictamen de la Comisión de Presupuestos, en relación con el proyecto de ley por la que se conceden créditos extraordinarios para completar el pago a diversas compañías navieras de las bonificaciones aplicadas en las tarifas de pasajes marítimos a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, durante el ejercicio 1996.

Para la presentación del dictamen, tiene la palabra el Senador Tomey.

El señor TOMEY GÓMEZ: Señor Presidente, señorías, tengo el honor de presentar, en nombre de la Comisión de Presupuestos, a este Pleno el dictamen del Proyecto de Ley sobre concesión de un crédito extraordinario por importe de 1.191.528.660 pesetas, para completar el pago a diversas compañías navieras de las bonificaciones aplicadas en las tarifas de pasajes marítimos a los ciudadanos españoles y de los demás Estados miembros de la Unión Europea residentes en Canarias, Ceuta, Melilla y Baleares, durante el ejercicio de 1996.

Este proyecto de ley tuvo entrada en el Senado y fue publicado el día 6 de julio de 1998, abriéndose el correspondiente plazo de enmiendas, que concluyó el día 11 de septiembre. La Comisión de Presupuestos se reunió el día 24 de septiembre y acordó no designar Ponencia y dictaminar directamente el citado proyecto de ley, incorporando las tres enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular al título, a la exposición de motivos y de supresión de los artículos 3 y 4. Para su debate en el Pleno se ha presentado por el Grupo Parlamentario Socialista un voto particular que postula mantener el texto remitido por el Congreso de los Diputados en la parte modificada por las citadas enmiendas del Grupo Parlamentario Popular.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Tomey.

Turno a favor. (*Pausa.*)

Turno en contra. (*Pausa.*)

Turno de portavoces.

¿Grupo Parlamentario Mixto? (*Pausa.*)

¿Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? (*Pausa.*)

¿Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió? (*Pausa.*)

¿Grupo Parlamentario Socialista? (*Pausa.*)

¿Grupo Parlamentario Popular? (*Pausa.*)

Pasamos al debate del voto particular número 1, que corresponde al Grupo Parlamentario Socialista. Se trata de volver al texto remitido por el Congreso de los Diputados en relación con el título del proyecto de ley, el último párrafo de la exposición de motivos y los artículos 3 y 4 suprimidos.

Tiene la palabra el Senador Pérez.

El señor PÉREZ GARCÍA: Señor Presidente, señoras y señores Senadores, defendiendo en este turno el voto particular número 1 presentado por nuestro Grupo Parlamentario a favor del texto aprobado y remitido por el Congreso de los Diputados a esta Cámara.

El Gobierno ha introducido en los últimos años algunas medidas tendentes —según el propio Gobierno— a hacer más rigurosas la elaboración y la ejecución de los Presupuestos Generales del Estado. El asunto que ahora nos ocupa trata de una serie de gastos en virtud del principio de anualidad presupuestaria, recogido como uno de los principios fundamentales de nuestra legislación presupuestaria por la Ley General Presupuestaria. Se trata del servicio de transporte marítimo que prestan cada año —es decir, durante cada anualidad— determinadas compañías navieras, que deben aceptar —porque la legislación así lo establece— una reducción, una bonificación en el precio de sus servicios que beneficia a los residentes en Canarias, en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla y en el archipiélago balear.

La enmienda que en su día introdujo el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso iba dirigida a hacer efectivo el principio de anualidad y a conseguir la consignación en los actuales Presupuestos Generales del Estado para 1998, en ejecución, de los créditos suficientes para atender el pago a esas empresas navieras de la bonificación que tienen que establecer en los servicios que he mencionado para los residentes españoles y comunitarios, tanto en el archipiélago canario como en Ceuta y Melilla y en el archipiélago balear.

Por tanto, nuestra propuesta va en esa línea de respetar el principio de anualidad presupuestario y de hacer la consignación en los Presupuestos Generales del Estado de los recursos efectivos para atender los gastos que deben producirse dentro del propio ejercicio presupuestario. No hay ninguna razón de corrección presupuestaria que aconseje demorar estos gastos a anualidades presupuestarias sucesivas y sí muchos principios de correcta ejecución presupuestaria encaminados a atender lo que fue el sentido de nuestra propuesta, aprobada por el Congreso de los Diputados, que ahora se trata de rectificar por parte del Grupo Parlamentario Popular en el Senado.

Frente a nuestra propuesta se podrán hacer algunas consideraciones formales, discutibles en todo caso. Es verdad que la Ley General Presupuestaria establece que tanto los proyectos de créditos extraordinarios como los proyectos de suplemento de crédito deben contar con un informe de la Dirección General de Presupuestos y con el dictamen del Consejo de Estado. Esas objeciones se nos

pueden hacer y son discutibles, porque lo que estamos tramitando es un proyecto de ley que antes de su aprobación por el Gobierno debió cumplir con estos requisitos. Y si nos ceñimos tan estrictamente al texto de la Ley General Presupuestaria, cosa que no suele hacerse al votar las Cortes otros proyectos de ley de crédito extraordinario o de suplemento de crédito, resulta que el sentido político de nuestra propuesta queda desvirtuado.

Señoras y señores Senadores, los problemas de transporte que conciernen a los archipiélagos y a las ciudades de Ceuta y Melilla son de primera necesidad social. La temática del transporte en lo que se refiere al archipiélago canario está atravesando en estos momentos serios problemas, porque parece que al principio y al final de cualesquiera programas de saneamiento de las empresas públicas de transporte —en este caso, me estoy refiriendo a Iberia— esa ortodoxia siempre empieza a practicarse por las Islas Canarias, que dependen de un sistema de transporte al alcance de todos, eficaz y regular para resolver la primera de sus dificultades: la determinada por su alejamiento geográfico.

Pues bien, en este contexto, a nosotros nos parece que la mayoría parlamentaria que apoya al Gobierno, compuesta por los Senadores del Grupo Parlamentario Popular y por los Senadores de los grupos parlamentarios que son socios del actual Gobierno, deberían pensarlo y no oponer consideraciones formales —que, además, son discutibles, porque si no lo fueran, el papel de las Cortes ante este tipo de proyectos de ley sería una mera ratificación y asentimiento a las iniciativas del Gobierno, y la soberanía popular está representada directa y primordialmente por las Cortes Generales—, como digo, oponer consideraciones formales que, además, no son tomadas en consideración en otros proyectos de ley de crédito extraordinario con ese nivel de rigor, a una necesidad política: que las consignaciones presupuestarias para atender los derechos a la subvención y bonificación en los servicios de transporte a los residentes en nuestro archipiélago, en el de las Islas Baleares y en las Ciudades Autónomas de Ceuta y Melilla, sean debidamente atendidas.

Este es el quid político de esta propuesta. Por eso, el Grupo Parlamentario Socialista presentó un voto particular, que yo termino ahora de defender, con el fin de mantener el texto aprobado por el Congreso de los Diputados, que no se sabe si fue por efecto de un duende, como invocara el portavoz del Grupo Parlamentario Popular en la Comisión, o sencillamente porque teníamos razón.

Señor Presidente, señoras y señores Senadores, con esto considero defendidas las enmiendas contenidas en nuestro voto particular número 1 y único al dictamen aprobado por la Comisión de Presupuestos.

Nada más, señor Presidente, y muchas gracias, señoras y señores Senadores.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senador Pérez.

Para turno en contra, tiene la palabra la Senadora Lu-zardo.

La señora LUZARDO ROMANO: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, paso a defender la posición del Grupo Parlamentario Popular respecto a este proyecto de Ley.

Senador Pérez, como usted conoce bien lo que sucedió en el Congreso de los Diputados, el Grupo Popular manifestó la oposición a las enmiendas que había presentado el Grupo Socialista, pero, efectivamente, hubo un error, que hemos tenido que subsanar aquí, en el Senado, razón por la que el Grupo Popular ha presentado estas tres enmiendas aprobadas en la Comisión de Presupuestos del Senado.

Por tanto, hemos manifestado nuestro voto en contra de las enmiendas del Grupo Socialista, porque ustedes proponían añadir un nuevo crédito extraordinario de 2.500 millones de pesetas para el ejercicio 1998, ejercicio que está transcurriendo, y para el tráfico interior de Canarias.

Estas enmiendas no pueden ser aceptadas porque no cumplen con los requisitos exigidos para un crédito extraordinario, es decir, el informe favorable de la Intervención General del Estado y el dictamen también favorable del Consejo de Estado y, además, el ejercicio de 1998 está aún en vigor, en cuyo caso lo único que cabría sería un suplemento de crédito. Efectivamente, no hay dotación en los actuales Presupuestos Generales del Estado para el tráfico interior entre las Islas Canarias, porque desde el año 1995 existe la Comisión mixta de transferencias Administración del Estado-Comunidad Autónoma de Canarias en materia de transportes marítimos que mediante un acuerdo estableció la forma de cuantificar esta prestación del servicio que, una vez aprobada, irá por la vía de la participación de la Comunidad Autónoma en los ingresos del Estado.

Estas son las razones por las que no hemos admitido su enmienda. Insisto en que hubo un error en el Congreso de los Diputados y la necesidad política que sostengo es la de mantener las bonificaciones al transporte marítimo de los pasajeros residentes en Baleares, Ceuta, Melilla y Canarias.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senadora Luzardo.

Turno de portavoces.

Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra el Senador Armas.

El señor ARMAS RODRÍGUEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Estando de acuerdo con lo que expresaba el Senador Pérez sobre que el transporte para Canarias es fundamental, quisiera decir con respecto a lo que nos corresponde ahora, lo que estamos tratando, que ya quisiéramos nosotros que el crédito extraordinario para el pago a las bonificaciones a las navieras contemplase una partida de 3.691 millones de pesetas. Pero es obvio, señorías, que este desfase de 2.500 millones con respecto a la verdadera cuantía del crédito, que es de 1.191 millones de pese-

tas, obedece a un error registrado en la votación sobre este mismo asunto en el Pleno celebrado el pasado día 25 de junio en el Congreso de los Diputados. Y los socialistas, a pesar de las enmiendas presentadas, son conscientes de que se trata de un error, ya que el propio Diputado, señor Segura Clavel, reconoció en la sesión del Congreso —y citó textualmente— que tenía constancia de que el Gobierno ya había anunciado que, en un plazo de dos o tres meses, vendría un proyecto de ley de crédito extraordinario para cubrir estos gastos.

En esta ocasión estamos hablando de un crédito de 1.191 millones de pesetas, que ya cuenta con el informe favorable de la Intervención General del Estado y dictamen también favorable del Consejo del Estado, mientras que, como usted ya sabe, en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado del próximo año 1999 ya se contempla otra partida de 2.500 millones de pesetas.

Insisto en que este proyecto de ley de crédito extraordinario sirve para cumplir obligaciones de 1996, ejercicio ya cerrado, para la compensación al transporte de pasajeros en líneas marítimas, pero lo que solicitan las enmiendas del Grupo Parlamentario Socialista es un crédito para 1998, ejercicio aún no cerrado, y no alcanzamos a entender cómo se puede traer un crédito previo antes de cerrar un ejercicio económico.

Por eso, no consideramos que sean oportunas estas enmiendas que presenta el Grupo Parlamentario Socialista.

Nada más, señor Presidente, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Armas Rodríguez.

¿Grupo Parlamentario de Senadores Nacionalistas Vascos? (*Pausa.*)

En nombre del Grupo Parlamentario Catalán en el Senado de Convergència i Unió, tiene la palabra el Senador Cambra.

El señor CAMBRA I SÁNCHEZ: Muchas gracias, señor Presidente.

Les hablo muy brevemente para manifestar el voto favorable de nuestro Grupo al proyecto de ley, según el texto que aprobó ya la Comisión de Presupuestos, por cuanto nos sumamos a los argumentos que el Senador Armas acaba de utilizar desde el punto de vista de técnica presupuestaria y dada la inclusión ya en los Presupuestos para 1999 de la partida de 2.500 millones de pesetas.

Nada más. Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Cambra.

Tiene la palabra el Senador Pérez, por el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor PÉREZ GARCÍA: Muchas gracias, señor Presidente.

En cualquier caso, anuncio la posición favorable de nuestro grupo al texto que se someta a consideración de la Cámara, sean o no aprobadas nuestras enmiendas. A mí me sorprende que ahora también el manual de estricta

ortodoxia presupuestaria se aplique a un proyecto de crédito extraordinario que tiene que ver con una necesidad básica, como es la del transporte en nuestro archipiélago; debieran ser los Senadores que se apartan del principio de anualidad presupuestaria los que explicaran por qué debe ser la norma consignar esos créditos a ejercicios pasados precisamente en este asunto, y no la norma general, que es la del principio de anualidad presupuestaria; los gastos se efectúan en 1998, establézcanse las consignaciones presupuestarias debidas para atenderlos, dentro de la propia anualidad.

En cualquier caso, sé que encomendar a los Senadores canarios que se opongan a las enmiendas socialistas en esta materia es un papel delicado, y no quiero profundizar en ello. No se trata de corregir un error, se trata de corregir lo que ustedes dicen que fue un error mecánico, un lapsus, pero lo que están haciendo ustedes es corregir un acierto político, acierto político que es el que defendemos los Senadores socialistas con nuestras enmiendas.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, Senador Pérez.

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la Senadora Luzardo.

La señora LUZARDO ROMANO: Muchas gracias, señor Presidente.

Senador Pérez, quiero decirle que para mí no es ninguna situación comprometida, porque lo que tengo que manifestar es que nunca ha tenido tanta sensibilidad con Canarias un Gobierno como el del señor Aznar.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, Senadora Luzardo.

Terminado el debate, vamos a llamar a votación, pero previamente, y respecto al proyecto que acabamos de vo-

tar, teniendo en cuenta además que realmente las modificaciones que antes hemos aprobado por asentimiento no se referían a nada sustancial, sino a un problema de redacción, pienso que no es necesario que vuelva al Congreso de los Diputados y, si estamos todos de acuerdo, queda definitivamente aprobado por el Senado, por asentimiento. (*Pausa.*)

Gracias, queda aprobado por asentimiento.

Vamos a iniciar la votación de este proyecto de ley. En primer lugar, voto particular número 1, del Grupo Parlamentario Socialista, que se refiere a volver al texto remitido por el Congreso de los Diputados en relación con el título del proyecto de ley, último párrafo de la exposición de motivos y artículos 3 y 4 suprimidos.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 211; a favor, 88; en contra, 122; abstenciones, una.*

El señor PRESIDENTE: Queda rechazado.

Votamos ahora los artículos 1 y 2, disposición final, exposición de motivos y título según el dictamen.

Se inicia la votación. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos emitidos, 211; a favor, 209; en contra, dos.*

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado.

Tal y como dispone el artículo 90 de la Constitución, se dará traslado de las enmiendas aprobadas por el Senado al Congreso de los Diputados para que éste se pronuncie sobre las mismas en forma previa a la sanción del texto definitivo por Su Majestad el Rey.

Se levanta la sesión.

*Eran las trece horas.*