



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## PLENO Y DIPUTACIÓN PERMANENTE

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 257

PRESIDENCIA DE LA EXCMA. SRA. D.<sup>a</sup> LUISA FERNANDA RUDI ÚBEDA

Sesión plenaria núm. 248

celebrada el miércoles, 11 de junio de 2003

	<u>Página</u>
<b>ORDEN DEL DÍA:</b>	
Preguntas .....	13280
<b>Interpelaciones urgentes:</b>	
— Del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas que tiene previsto adoptar el Gobierno y, en concreto, el Ministro del Interior, para impulsar el reconocimiento de la pluralidad lingüística del Estado español en los pasaportes. (Número de expediente 172/000288.) .....	13305
— Del Grupo Parlamentario Socialista, sobre posición del Gobierno acerca de la política global de seguridad en el transporte ferroviario español. (Número de expediente 172/000291.) ....	13310
— Del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre los propósitos que llevan al Gobierno a «criminalizar» e intentar poner fuera de la Constitución a fuerzas políticas democráticas representadas en esta Cámara, como Izquierda Unida. (Número de expediente 172/000290.) ...	13315

	Página
— Del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas de carácter general que piensa adoptar el Gobierno para dar cumplimiento al Plan Integral de Protección del Delta del Ebro y al resto de garantías previstas en la Disposición Adicional Décima de la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional. (Número de expediente 172/000293.) .....	13321

## SUMARIO

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

Preguntas ..... 13280

Del Diputado don Gaspar Llamazares Trigo, del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que formula al Excmo. Sr. Presidente del Gobierno: ¿Piensa cesar al Ministro de Defensa por la gestión en el transporte de las tropas españolas en acciones humanitarias? (Número de expediente 180/001976.) ... 13280

Del Diputado don Juan Manuel Albendea Pabón, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Presidente del Gobierno: ¿De qué manera piensa el Gobierno contribuir a que los Ayuntamientos que se constituyen en los próximos días desempeñen con mayor eficacia las funciones que tienen constitucionalmente encomendadas? (Número de expediente 180/001979.) ..... 13282

Del Diputado don José Luis Rodríguez Zapatero, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Presidente del Gobierno: ¿Es Vd. partidario de crear una comisión de investigación en este Parlamento sobre las circunstancias del accidente de avión YAK 42, que transportaba tropas españolas? (Número de expediente 180/001989.) .. 13282

De la Diputada doña Margarita Uría Etxebarria, del Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), que formula al Excmo. Sr. Vicepresidente Primero del Gobierno, Ministro de la Presidencia y Portavoz del Gobierno: ¿Además del procedimiento judicial iniciado contra una Sociedad de Clasificación de Buques, qué otras actuaciones va a efectuar el Gobierno en relación con los daños causados por el «Prestige»? (Número de expediente 180/001977.) ..... 13283

Del Diputado don Jesús Caldera Sánchez-Capitán, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Vicepresidente Primero del Gobierno, Ministro de la Presidencia y Portavoz del Gobierno: ¿Va a aportar el Gobierno las pruebas sobre la existencia de armas de destrucción masiva en Irak que justificaron la guerra? (Número de expediente 180/001990.) ..... 13285

Del Diputado don Rafael Mateos Yuste, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno para Asuntos Económicos y Ministro de Economía: ¿En qué medida los Fondos Estructurales contribuyen a la convergencia real de la economía española con la de la zona euro? (Número de expediente 180/001980.) .... 13286

Del Diputado don Federico Souvirón García, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Vicepresidente Segundo del Gobierno para Asuntos Económicos y Minis-

	Página		Página
<b>tro de Economía: ¿Puede informar el Vicepresidente Segundo del Gobierno de la evolución del precio de los carburantes en el mes de abril? (Número de expediente 180/001981.) . . . . .</b>	<b>13287</b>	<b>De la Diputada doña Trinidad García Arias, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Ciencia y Tecnología: ¿Qué medidas está planificando el Gobierno para la promoción de la competitividad empresarial entre el sector público de I+D y las entidades privadas? (Número de expediente 180/001988.) . .</b>	<b>13292</b>
	Página		Página
<b>Del Diputado don Rafael Estrella Pedrola, en sustitución de la Diputada doña M.<sup>a</sup> José López González, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Defensa: ¿Conocía íntegramente el Gobierno el informe elaborado por el Teniente Coronel José Ramón Solar que se publicó en los medios de comunicación el lunes 9 de junio? (Número de expediente 180/001993.) . . . .</b>	<b>13288</b>	<b>De la Diputada doña M.<sup>a</sup> José López González, en sustitución del Diputado don Juan Fernando López Aguilar, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Justicia: ¿Piensa tomar alguna medida el Gobierno una vez conocido el informe del Consejo General del Poder Judicial que denuncia las graves carencias en la aplicación de la Ley reguladora de la responsabilidad penal del menor? (Número de expediente 180/001998.) . .</b>	<b>13293</b>
	Página		Página
<b>De la Diputada doña Carmen Sánchez Díaz, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Defensa: ¿Qué medidas tomó su Departamento tras conocer por una pregunta parlamentaria que existía malestar por las malas condiciones que presentaban los aviones bielorrusos que transportaban a nuestras tropas en misiones humanitarias? (Número de expediente 180/001991.) . . . . .</b>	<b>13289</b>	<b>Del Diputado don José Antonio Labordeta Subías, del Grupo Parlamentario Mixto, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Cuándo tiene previsto el Ministerio de Fomento culminar, definitivamente, las distintas actuaciones que tiene pendientes en la ciudad de Zaragoza —concretamente la nueva estación intermodal de Delicias y el denominado «cuarto cinturón de ronda»— tras las pre-inauguraciones de las mencionadas infraestructuras celebradas durante la pasada campaña electoral? (Número de expediente 180/001975.) . . . . .</b>	<b>13294</b>
	Página		Página
<b>De la Diputada doña Iratxe García Pérez, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Defensa: ¿Se reitera en su posición de que no existían informes escritos o quejas verbales sobre las irregularidades y la falta de seguridad que presentaban los aviones bielorrusos? (Número de expediente 180/001992.) . . . . .</b>	<b>13290</b>	<b>Del Diputado don Salvador Sedó i Marsal, del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Puede concretar el Gobierno el calendario para la puesta en marcha de la línea de tren de alta velocidad entre Madrid y Lleida? (Número de expediente 180/001978.) . . . . .</b>	<b>13295</b>
	Página		Página
<b>De la Diputada doña Berta Rodríguez Callao, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Ciencia y Tecnología: ¿En qué iniciativas del Programa ERA-NET, del VI Programa Marco, está involucrado el Ministerio de Ciencia y Tecnología? (Número de expediente 180/001987.) . . . .</b>	<b>13291</b>		

Página	Página
<p><b>Del Diputado don Andrés José Ayala Sánchez, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Cuál es la situación del proyecto y de la obra del sistema automático de señalización y control (CTC) de la línea ferroviaria Chinchilla-Murcia-Cartagena? (Número de expediente 180/001982.) . . . . .</b></p>	<p><b>Del Diputado don Francisco Contreras Pérez, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Podemos conocer las razones de los múltiples accidentes ferroviarios ocurridos durante este año? (Número de expediente 180/001996.) ..</b></p>
13296	13301
	Página
<p><b>Del Diputado don Ismael Bardisa Jorda, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Cuáles son los criterios aplicables para duplicar vías en los diferentes itinerarios ferroviarios españoles? (Número de expediente 180/001983.) . . . . .</b></p>	<p><b>De la Diputada doña Amparo Marzal Martínez, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Va a considerar el Gobierno prioritaria la inversión en mantenimiento de la Red Convencional de Ferrocarriles? (Número de expediente 180/001997.) ....</b></p>
13297	13302
	Página
<p><b>Del Diputado don Luis Ortiz González, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Cuál es el nivel de seguridad, en términos comparados con otros países europeos, de la red ferroviaria española? (Número de expediente 180/001984.) . . . . .</b></p>	<p><b>Del Diputado don Joan Bertomeu Bertomeu, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la Excma. Sra. Ministra de Medio Ambiente: ¿Qué mejoras introduce el estudio del impacto ambiental al trazado de trasvase del Bajo Ebro? (Número de expediente 180/001985.) . . . . .</b></p>
13298	13304
	Página
<p><b>De la Diputada doña Mercedes Gallizo Llamas, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Tiene alguna previsión de fechas para la inauguración del tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida? (Número de expediente 180/001994.) ...</b></p>	<p><b>De la Diputada doña Francisca Pol Cabrer, del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, que formula a la Excma. Sra. Ministra de Medio Ambiente: ¿Cuál es la evolución del Programa de Caminos Naturales que desarrolla el Ministerio de Medio Ambiente? (Número de expediente 180/001986.) . . . . .</b></p>
13299	13304
	Página
<p><b>De la Diputada doña Teresa Cunillera i Mestres, del Grupo Parlamentario Socialista, que formula al Excmo. Sr. Ministro de Fomento: ¿Han finalizado las obras de señalización y seguridad de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida? (Número de expediente 180/001995.) . . . . .</b></p>	<p><b>Interpelaciones urgentes . . . . .</b></p>
13300	13305
	Página
	<p><b>Del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas que tiene previsto adoptar el Gobierno y, en concreto, el ministro del Interior, para impulsar el reconocimiento de la pluralidad lingüística del Estado español en los pasaportes . . . . .</b></p>
	13305
	Página
	<p><i>El señor Jané i Guasch defiende la interpelación del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i</i></p>

*Unió) Recuerda que la Constitución fue fruto de un consenso en el que Convergència i Unió colaboró activamente, por entender que se basaba en los fundamentos de un Estado democrático y social de derecho y también en el reconocimiento de la pluralidad. En la Constitución se refleja precisamente esa pluralidad, el carácter plurinacional, pluricultural y plurilingüístico. Este último se recoge de forma expresa en el artículo 3. Pues bien, Convergència i Unió pretende con esta interpelación hacer extensiva esa pluralidad lingüística a los distintos documentos que reflejan la identidad de las personas que viven en territorios donde existe más de una lengua oficial. A un ciudadano catalán se le expide ya su DNI en Cataluña tanto en castellano como en catalán y no causa mayores problemas. Otro tanto sucede con los permisos de conducir vehículos a motor. Sin embargo, quedan algunas asignaturas pendientes, como las tarjetas de residencia de extranjeros y, sobre todo, el pasaporte, para el que piden el reconocimiento de esta pluralidad lingüística, como por lo demás ya sucede en países como Bélgica, Irlanda o Finlandia.*

*Contesta, en nombre del Gobierno, el señor **Ministro del Interior (Acebes Paniagua)** señalando que el interés por el reconocimiento de la realidad plurilingüística en España es un interés al que no es ajena esta Cámara ni tampoco el Gobierno, como lo acreditan algunas actuaciones y medidas que detalla, entre ellas el DNI y el permiso de conducir, como ha citado el señor diputado. Igualmente se están tomando las medidas necesarias para incorporar el tratamiento bilingüe a los permisos de residencia de extranjeros y, por lo que se refiere a los pasaportes, expone que las Cortes no se han pronunciado, además de tratarse de una materia presidida por las normas internacionales y por los acuerdos y convenios suscritos por España y en todo caso por lo que disponen las resoluciones europeas sobre el particular, que parece que al hacer referencia a las lenguas oficiales de los Estados miembros se están refiriendo a aquellas lenguas oficiales en cada Estado y no a las que son cooficiales en determinadas zonas dentro de los respectivos Estados, motivo que hasta ahora ha impedido extender pasaportes bilingües en territorio español.*

*Replica el señor **Jané i Guasch**, duplicando el señor ministro del Interior.*

**Del Grupo Parlamentario Socialista, sobre posición del Gobierno acerca de la política global de seguridad en el transporte ferroviario español ..... 13310**

Página

*El señor **Segura Clavell** presenta la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Socialista. Comienza aludiendo al choque habido el pasado día 3 entre un tren Talgo y un mercancías en el término de Chinchilla, Albacete, y al irrenunciable ejercicio de responsabilidad de este Congreso en el sentido de conocer las circunstancias que acompañaron y produjeron este desgarrador y doloroso accidente. Recuerda también que en los últimos seis meses se han producido más de una docena de accidentes en la red ferroviaria española, exponentes dolorosos de una preocupante situación que requiere un análisis lo más riguroso posible por parte del Gobierno y de este Congreso de los Diputados. Finalmente se refiere a la preocupación de su Grupo Parlamentario, puesta de manifiesto en diferentes interpelaciones al Gobierno y concluye expresando la necesidad de elaborar un plan urgente en el que se contemple todo lo que implique seguridad en el movimiento ferroviario para poder así servir de verdad a los intereses de este país.*

*En nombre del Gobierno contesta el señor **ministro de Fomento (Álvarez-Cascos Fernández)** manifestando que cualquier lista que contenga un solo accidente es demasiado larga, pero debe reconocerse que el índice de frecuencias de accidentes ferroviarios en España desde 1982 hasta 2002 se ha reducido a la cuarta parte. Aún así, dista mucho de ser admisible.*

*Informa a continuación sobre las actuaciones e inversiones en la red ferroviaria durante el periodo 1996-2002, inversiones dirigidas en buena parte a las instalaciones de seguridad, lo que sin duda ha contribuido a la reducción del número de accidentes a que antes se refería.*

*Replica el señor **Segura Clavell**, duplicando el señor ministro de Fomento.*

Página

**Del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre los propósitos que llevan al Gobierno a «criminalizar» e intentar poner fuera de la Constitución a fuerzas políticas democráticas representadas en esta Cámara, como Izquierda Unida ..... 13315**

*Presenta la interpelación urgente, en nombre del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, el señor **Alcaraz Masats**. Expone que desea plantear con total tranquilidad un problema serio y que a su juicio tiene trascendencia de Estado. Se trata de que hoy, en su opinión, y también en la de muchos*

articulistas, se ha roto en gran parte la solidaridad interna entre los partidos que dio origen a la elaboración de la Constitución y a la asunción de que había diferencias políticas, ideológicas y territoriales que había que asumir. Recuerda que el Partido Comunista fue parte activa en la conquista de ese tejido de libertad y democracia plasmado en la Constitución, hablando de una política de reconciliación nacional y sin recurrir a la violencia, resultando sin embargo que en estos momentos son objeto de acusaciones constantes y en algunos casos tremendas por parte de ciertos tertulianos y dirigentes, tachándoles a veces de complicidad con la violencia. Espera que comprendan su indignación ante semejante situación, que a su juicio parte de una política que se ha acentuado con la mayoría absoluta que el Partido Popular conquistó legítimamente pero al que le molesta el trabajo de la oposición.

Contesta, en nombre del Gobierno, el señor **vicepresidente primero del Gobierno, ministro de la Presidencia y portavoz del Gobierno (Rajoy Brey)** mencionando la falta de concreción del texto de la interpelación, lo que le dificulta la respuesta, aunque va a intentar realizarla de la manera más equilibrada posible. Refiriéndose al tema vasco, reconoce que la posición de Izquierda Unida es distinta de la del Gobierno, de la mayoría de los españoles e incluso diría que de la mayoría de quienes les votan. Cree por otra parte tener perfecto derecho a criticar el plan soberanista del señor Ibarreche y la posición de Izquierda Unida, de la misma manera que lo hacen algunos dirigentes de Izquierda Unida respecto de ciertos planteamiento del Partido Popular.

En cuanto a los pactos electorales, no duda de la legalidad de los que hace el PSOE con Izquierda Unida o con quien estime oportuno y conveniente. Sin embargo, no les pueden negar el poder decir que han ganado en Madrid y que algunos planteamiento de Izquierda Unida, como los relativos a los conciertos educativos, no les gustan.

Menciona seguidamente algunas manifestaciones de diputados de Izquierda Unida a lo largo de este año y recogidas en el «Diario de Sesiones,» frente a las cuales piensa que hay que hacer un esfuerzo de equilibrio, porque ni en la peor de sus intenciones podría hacer él algo de esas características con el interpelante, porque reconoce que no se lo merece.

Replica el señor **Alcaraz Masats**, duplicando el señor **vicepresidente primero del Gobierno, ministro de la Presidencia y portavoz del Gobierno**.

**Del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas de carácter general que piensa adoptar el Gobierno para dar cumplimiento al Plan integral de protección del Delta del Ebro y al resto de garantías previstas en la disposición adicional décima de la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional . . . . . 13321**

Presenta la interpelación urgente, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), el señor **Sedó i Marsal**. Recuerda los trabajos de elaboración del Plan Hidrológico Nacional y la aceptación por parte del Gobierno de diversas enmiendas de Convergència i Unió con las que contribuyeron a mejorar la zona comarcal del Baix Ebre, permitiendo que el citado Plan Hidrológico pudiera aprobarse. Ahora el Gobierno, como ejecutor de la ley, tiene que aplicar lo entonces aprobado e incluso hacer un seguimiento del desarrollo del Plan, ya que observan alguna iniciativa que no les parece lógica ni deseable.

Contesta, en nombre del Gobierno, la señora **ministra de Medio Ambiente (Rodríguez Herrer)**, que alude a la disposición adicional décima de la ley 10/2001, cuya finalidad es mantener las especiales condiciones ecológicas del Delta del Ebro, para lo que se elaborará un plan integral de protección del Delta. Se trata por tanto de una prioridad de la ley y, como tal, del Gobierno y suya personalmente. Expone algunas actuaciones que se vienen desarrollando sobre el particular y termina mencionando que el Plan Hidrológico tiene un horizonte hasta el año 2008, a la vez que reconoce que el Delta del Ebro tiene hoy graves problemas, frente a los cuales hay que dejar trabajar a los técnicos.

Replica el señor **Sedó i Marsal**, duplicando la señora **ministra de Medio Ambiente**.

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

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

**PREGUNTAS:**

— **PREGUNTA DEL DIPUTADO DON GASPAR LLAMAZARES TRIGO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA**

**UNIDA, QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿PIENSA CESAR AL MINISTRO DE DEFENSA POR LA GESTIÓN EN EL TRANSPORTE DE LAS TROPAS ESPAÑOLAS EN ACCIONES HUMANITARIAS? (Número de expediente 180/001976.)**

La señora **PRESIDENTA**: Se reanuda la sesión.  
Punto V del orden del día: Preguntas.

En primer lugar las preguntas dirigidas al señor presidente del Gobierno. Pregunta número 10, que formula el diputado don Gaspar Llamazares Trigo.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Gracias, señora presidenta.

Señor presidente, ¿qué catástrofe tiene que ocurrir para que usted pida responsabilidades políticas a los miembros de su Gobierno? O mejor dicho, en materia de regeneración política, ¿va usted a gobernar con tránsfugas la Comunidad de Madrid? **(Risas.—Rumores.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Llamazares.

Señorías, guarden silencio. **(Pausa.)** Señorías, guarden silencio.

Señor presidente, como siempre, al objeto de dar respuesta a la pregunta cuyo tenor figura en el orden del día.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Aznar López): En relación con su pregunta, señoría, no tengo previsto en ningún caso el cese del ministro de Defensa.

Con relación a la segunda parte de lo que usted ha citado, los problemas que ustedes tengan los resuelven ustedes. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señor Llamazares.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Llama la atención tanta alegría con dos accidentes gravísimos en este país, que han provocado decenas de muertos y también decenas de heridos; tanta alegría con una situación prevista... **(Rumores.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio.

El señor **LLAMAZARES TRIGO**: Tanta alegría con una situación prevista, porque había denuncias anteriores, tanto en el viaje de los aviones basura como también en el viaje de los ferrocarriles que en esa misma ruta habían tenido denuncias e iniciativas parlamentarias que el Gobierno no escuchó.

Señor Aznar, no diga usted que el responsable siempre es el chivo expiatorio: el capitán del avión, el jefe de estación. Diga usted lo que decían sus diputados cuando eran oposición. Fíjense: diputado Federico Trillo, el 29 de abril: Es evidente que la seguridad en el transporte depende de un factor propio, el conductor o el medio de locomoción, pero también de un factor

ajeno, de cuya vigilancia tiene una muy especial responsabilidad la Administración y a los diputados nos incumbe el deber de buscar responsabilidades políticas. Pero dicen algo más. Señor Cascos: Por razones de ética y de estética mi grupo parlamentario no considera aceptable que los investigados se conviertan en investigadores. 9 de mayo de 1989.

Señor Aznar, ¿qué ha pasado en este país para que ahora no se puedan constituir comisiones de investigación si no son comisiones de investigación del propio Gobierno y para que tampoco haya ninguna responsabilidad política? Lo que ha ocurrido es que ustedes, con su política fiscal y su política del déficit cero, han degradado los servicios públicos hasta límites inimaginables. Y por ese mismo camino se ha degradado la vida política, el deterioro de las comisiones de investigación, el deterioro también de la exigencia de responsabilidades. Y no me extrañaría que degradaran aún más la vida política acordando con tránsfugas el Gobierno usurpado de la Comunidad de Madrid. **(Rumores.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Llamazares.

Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Aznar López): Señoría, hace 20 años, en 1983, se produjo la mayor catástrofe de la aviación civil en España en el Aeropuerto de Barajas. A nadie de la oposición en ese momento, del Grupo Parlamentario Popular, a nadie, señoría, se le ocurrió pedir responsabilidades al Gobierno; a nadie. Esa postura, por cierto, fue agradecida por el Gobierno de entonces, especialmente por quien entonces era ministro de Transportes. Además, creo que usted se equivoca de Trillo, había otro Trillo sentado en el Congreso de los Diputados, que desgraciadamente ya no vive. **(Rumores.)**

Quiero decir, señoría, que el ministro de Defensa ha dado una explicación completa de los datos que se conocen del accidente y ha explicado los mecanismos de contratación del transporte. Nuestra prioridad es que se llegue lo más rápidamente posible a conclusiones y si hay cosas que rectificar, serán rectificadas. El Gobierno es el primer interesado en unas Fuerzas Armadas profesionales que tengan los medios mejores a su alcance, y hacemos el mayor esfuerzo para ello. Respaldamos en todo momento y en todo caso a nuestros soldados, a nuestros oficiales, en las misiones que están desarrollando y que llevan a la práctica. No como ustedes, señoría, que vienen aquí con esto, pero que no respaldan a esas misiones en ningún caso, en ningún caso las han respaldado. Además, se permiten, por ejemplo el portavoz de su grupo, en la Comisión de Presupuestos, hablando precisamente de Afganistán, decir que es una barbaridad las cantidades ingentes de dinero que el Gobierno está destinando a la misión

humanitaria en Afganistán. Por tanto, lo que le tengo que pedir es una cosa solamente y es que, por favor, tenga la decencia de no hacer demagogia con las víctimas y con el dolor de 62 familias españolas.

Muchas gracias, **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor presidente.

— **DEL DIPUTADO DON JUAN MANUEL ALBENDEA PABÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿DE QUÉ MANERA PIENSA EL GOBIERNO CONTRIBUIR A QUE LOS AYUNTAMIENTOS QUE SE CONSTITUYEN EN LOS PRÓXIMOS DÍAS DESEMPEÑEN CON MAYOR EFICACIA LAS FUNCIONES QUE TIENEN CONSTITUCIONALMENTE ENCONMENDADAS? (Número de expediente 180/001979.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 13, que formula el diputado don Juan Manuel Albendea Pabón. **(Rumores.)**

Señorías, guarden silencio.

Un momento, por favor, señor Albendea. **(Pausa.)** Adelante, señor Albendea.

El señor **ALBENDEA PABÓN**: Gracias, señora presidenta.

Señor presidente del Gobierno, en su discurso de investidura pronunciado en esta Cámara el 25 de abril del año 2000 decía usted: Conforme a nuestro compromiso electoral, nos proponemos fortalecer el papel de los municipios. Ello nos obliga a potenciar la autonomía local y dotar a los municipios de mayores capacidades de gestión. Posteriormente, en el último debate del estado de la nación, celebrado el 15 de julio del pasado año, decía usted a la Cámara: En este marco, señorías, los municipios deben cobrar un mayor protagonismo. Reitero el llamamiento al Partido Socialista así como al resto de las fuerzas políticas, para conseguir un gran pacto a favor de las corporaciones locales. Como este Gobierno y el partido que le apoya tiene la exótica costumbre de cumplir lo prometido, se alcanzó un acuerdo entre el Gobierno y la Federación Española de Municipios y Provincias sobre financiación local. Se aprobó recientemente en esta Cámara, con un amplio consenso, una proposición no de ley sobre modernización de los ayuntamientos. Y el pasado viernes, el Consejo de Ministros aprobó un proyecto de ley para la modernización del Gobierno local. Su contenido fue sometido a consulta personalmente por el ministro de Administraciones Públicas con los distintos grupos de la Cámara. Por ello, señor presidente, estoy seguro de que obtendrá en su tramitación parlamentaria un amplio grado de consenso. El sábado que viene se constituyen los ayuntamientos resultantes de las elecciones del 25 de mayo. A la vista de los antecedentes

que le he citado le pregunto: ¿Cómo piensa el Gobierno contribuir a que los ayuntamientos que se constituyen en los próximos días desempeñen con mayor eficacia las funciones que tienen constitucionalmente encomendadas?

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

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Albendea.

Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Aznar López): Señoría, 25 años de Constitución nos han permitido desarrollar uno de los sistemas más descentralizados de Europa y del mundo y eso ha tenido muy buen reflejo especialmente en las comunidades autónomas. Ha tenido menos reflejo en la Administración local. Es cierto que se han hecho cosas importantes, el pacto local de 1999 o un nuevo modelo de financiación local. Pero es verdad que quedan muchas cosas por hacer, como es, por ejemplo, la segunda descentralización que queremos poner en marcha. Hemos aprobado un proyecto de ley de modernización del Gobierno local y queremos precisamente que los nuevos ayuntamientos sean más próximos a los ciudadanos. Por eso se regulan las iniciativas populares en el ámbito local; por eso se crea la comisión de sugerencias y reclamaciones, que atiende directamente las peticiones de los vecinos; por eso se crean en las grandes ciudades los consejos sociales de la ciudad.

Queremos incrementar la capacidad de gestión, porque los ayuntamientos han ido asumiendo más responsabilidades, y para eso se configura la junta de Gobierno local, como verdadero órgano ejecutivo de los ayuntamientos. Se refuerza el perfil de órgano político de representación y de control de la acción de gobierno del Pleno y se regula el ejercicio de la potestad sancionadora para las pequeñas infracciones en la convivencia vecinal. El proyecto por tanto supone la puesta a punto para hacer la segunda descentralización. Ahora, los nuevos ayuntamientos deben configurarse asumiendo no sólo las responsabilidades que tienen, sino pensando en que deben recibir medios y competencias de las comunidades autónomas para aumentar una descentralización local que, en mi opinión, desde el punto de vista de equilibrio territorial y de la eficacia de los servicios, resulta en España muy conveniente y será muy positiva.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor presidente.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ LUIS RODRÍGUEZ ZAPATERO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO: ¿ES USTED PARTIDARIO DE CREAR UNA**

**COMISIÓN DE INVESTIGACIÓN EN ESTE PARLAMENTO SOBRE LAS CIRCUNSTANCIAS DEL ACCIDENTE DE AVIÓN YAK 42, QUE TRANSPORTABA TROPAS ESPAÑOLAS? (Número de expediente 180/001989.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 23, que formula el diputado don José Luis Rodríguez Zapatero.

El señor **RODRÍGUEZ ZAPATERO**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Aznar, después de la tragedia sucedida en la madrugada del 26 de mayo, que costó la vida a 62 militares españoles que regresaban de una misión humanitaria en Afganistán, se ha producido una clara inquietud en las Fuerzas Armadas y en la opinión pública en general. Sin duda alguna, esa inquietud es la que llevó al Gobierno a rescindir el sistema de contratación que tenía con la agencia de la OTAN, decisión que respaldamos. Hay que conocer el alcance de lo que pasó y esa misión debe ser a través de una comisión de investigación parlamentaria. Por ello quiero preguntarle si es usted partidario de crear una comisión de investigación parlamentaria para saber qué sucedió en ese trágico vuelo y qué puede suceder en el transporte de nuestros militares.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rodríguez Zapatero.  
Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Aznar López): Señoría, soy partidario de que las investigaciones abiertas en este momento concluyan rápidamente y cuanto antes.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor presidente.  
Señor Rodríguez Zapatero.

El señor **RODRÍGUEZ ZAPATERO**: Gracias, señora presidenta.

Señor Aznar, ya pusimos de manifiesto hace quince días aquí que queríamos abordar este tema con la máxima responsabilidad, también fue esa la actitud en la comparecencia del ministro de Defensa sobre el asunto. No quiero invocar los antecedentes sobre otras tragedias que dieron lugar a comisiones de investigación, ya que usted ha hecho referencia a los antecedentes y a la actitud de unos y otros. Me preocupa sobre todo que se recupere la confianza en la seguridad de nuestro transporte militar. Que se recupere la confianza exige que se sepa la verdad y que no haya sombra de dudas. No discuto que la investigación que esté realizando el ministerio esté guiada con la mejor intención pero, para que no haya sombra de dudas, debe ser una investigación independiente, debe ser una investigación parlamentaria, fundamentalmente para que se recupere esa

confianza, para que entre todos podamos saber lo que pasó y podamos mejorar, que es el gran objetivo que tiene que tener esta Cámara, que quieren los españoles, la seguridad en el transporte militar y el funcionamiento de nuestras Fuerzas Armadas.

Si de verdad usted quiere saber la verdad, si de verdad quiere que hagamos esa tarea constructiva, responsable y sería en interés de las Fuerzas Armadas y del funcionamiento de nuestros servicios públicos, diga que sí, pruebe esa comisión de investigación y trabajaremos responsablemente, como siempre. (**Aplausos.**)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Rodríguez Zapatero.

Señor presidente.

El señor **PRESIDENTE DEL GOBIERNO** (Aznar López): No indica su experiencia, señor Rodríguez Zapatero, en este tipo de asuntos precisamente un ejercicio granado de la responsabilidad. Tengo que decirle que más bien lo contrario, la utilización de este tipo de accidentes o de este tipo de desgracias se hace para sembrar dudas sobre la acción del Gobierno. Si se quieren aliviar las dudas, lo mejor que se puede hacer es empezar por no sembrarlas. (**Rumores.**)

Este accidente está siendo investigado y esperamos rápidamente las conclusiones. El país donde tuvo lugar el accidente ha creado una comisión integrada por ingenieros de aviación civil, pilotos de aeronaves civiles, autoridades de tráfico aéreo y también del servicio meteorológico. A esa comisión se han incorporado sendas delegaciones de Rusia y de Ucrania, con el fin de facilitar el examen de las cajas negras, cuyo resultado en este momento todavía desconocemos. También se han incorporado como observadores representantes del Gobierno español y componentes de la comisión de investigación e información técnica de accidentes de aeronaves militares.

Vuelvo a decir, señoría, que todo lo que se tenga que saber se sabrá. Todo indica que estamos hablando de un error humano, pero todo va a indicar también, una vez más, que aquellos que intenten aprovechar este tipo de accidentes en beneficio propio se van a volver a equivocar.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor presidente.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARGARITA URÍA ETXEBARRÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO VASCO (EAJ-PNV), QUE FORMULA AL VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO: ¿ADEMÁS DEL PROCEDIMIENTO JUDICIAL INICIADO CONTRA UNA SOCIEDAD DE CLASIFICACIÓN DE BUQUES, QUÉ**

**OTRAS ACTUACIONES VA A EFECTUAR EL GOBIERNO EN RELACIÓN CON LOS DAÑOS CAUSADOS POR EL *PRESTIGE*? (Número de expediente 180/001977.)**

La señora **PRESIDENTA**: Preguntas dirigidas al señor vicepresidente primero del Gobierno.

En primer lugar la pregunta número 11, que formula la diputada doña Margarita Uría Etxebarria.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor vicepresidente, el señor ministro de Justicia, cuando compareció en la comisión correspondiente el 6 de mayo, no fue excesivamente explícito en cuanto a las acciones judiciales que se iban a emprender contra las sociedades de clasificación de buques, quizá porque todavía no se habían iniciado y no se presentó la demanda hasta el día 16. Con fecha 8 de mayo el Gobierno vasco había presentado una demanda parecida a la que el Gobierno ha presentado en Houston, acciones que deseo que resulten finalmente complementarias.

Por eso pregunto ahora al Gobierno: ¿Además de estas actuaciones judiciales, en lo político y en lo administrativo qué más previsiones tiene para resarcir los daños causados por el *Prestige*?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Uría.

Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, presidenta. Muchas gracias, señora Uría.

Efectivamente, como usted acaba de señalar, hemos formulado demanda de responsabilidad civil en los Estados Unidos contra la sociedad de clasificación que certificó la aptitud del *Prestige* para la navegación. En cuanto a nuestras actuaciones en España, en las diligencias previas de Corcubión se halla personado el Estado como parte acusadora desde el 18 de noviembre del año 2002. En el seno de este proceso penal ha declarado el capitán Mangouras como imputado y, en caso de ser declarado responsable penalmente, se determinaría la responsabilidad civil subsidiaria de su empresa, esto es del armador. Pero además no podemos perder de vista la responsabilidad directa, objetiva y limitada de la propietaria del buque y, en su caso, de su aseguradora de responsabilidad civil. En este sentido quiero recordarle que hace pocos días la aseguradora ha consignado en el juzgado de Corcubión la cantidad a la que se refiere el convenio internacional que regula los daños por contaminación de hidrocarburos.

Puedo anunciarle también que el 28 de mayo del presente año la Abogacía del Estado ha pedido la declara-

ción en calidad de imputado del armador y, en caso de condena, se determinaría la responsabilidad civil subsidiaria de su empresa. También la Abogacía del Estado ha solicitado la declaración en calidad de testigo de los propietarios y fletadores del *Prestige* y la eventual condena de cualquiera de estos empleados o subrepresentantes de la entidad determinaría la responsabilidad civil subsidiaria de la empresa. Además, por parte de la Abogacía del Estado se ha instado la práctica de distintas diligencias de prueba, con el fin de exigir cuantas responsabilidades penales y civiles procedan y levantar cuantos velos corporativos puedan existir, habida cuenta del entramado societario de las empresas intervinientes. Se encuentra en tramitación asimismo, como usted sabe, el procedimiento sancionador iniciado por la Administración marítima española el 15 de noviembre del año 2002.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor vicepresidente.

Señora Uría.

La señora **URÍA ETXEBARRÍA**: Muchas gracias, señora presidenta. Gracias, señor vicepresidente.

Yo me refería a actuaciones vinculadas a lo que deriva de los convenios internacionales suscritos por España, entre ellos el llamado Convenio de Jamaica, y a lo que hace referencia a las sociedades de clasificación. Por eso me interesaba saber si el Gobierno conoce los medios personales, materiales y operacionales, de que disponen los tres Estados de los que depende el 60 por ciento de la flota que navega por el mundo, que son Panamá, Liberia y Bahamas, para asegurar que esos buques mantienen la adecuada seguridad cuando navegan cerca de las costas españolas; si se sabía o si el Gobierno iba a averiguar qué controles había establecidos para garantizar a los ciudadanos el correcto cumplimiento de los deberes internacionales por parte de estos tres Estados; si conocía el Gobierno cuántas sociedades de clasificación de buques reconocidas por estos tres Estados, que son los que tienen la mayor parte de la flota, operan en España y en concreto en las comunidades autónomas que tienen costa.

Me interesaba también saber si el Gobierno ha tomado o tiene intención de tomar medidas de inspección de las sociedades de clasificación de buques, a la que ha demandado y a la que ha demandado el Gobierno vasco, que son las que avalaron la navegabilidad del *Prestige*; si el Gobierno ha tomado o tiene intención de tomar medidas en relación con que les sea revocada la autorización que tienen estas sociedades de clasificación en el ámbito de la Unión Europea; si el Gobierno ha dado instrucciones a las capitanías marítimas para que establezcan controles y/o inspecciones de los buques de los Estados antes citados; si el Gobierno tiene controles de adecuación a la legalidad de las titulaciones de los ins-

pectores españoles o extranjeros que, por cuenta de estas sociedades de clasificación de buques, están en este momento realizando inspecciones en España, o si el Gobierno ha adoptado o tiene intención de adoptar medidas en relación con el Estado de Bahamas, que es en concreto el que había abanderado al *Prestige*.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Uría.

Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señora Uría.

En principio yo he hecho referencia, porque entendí que ese era el sentido de la pregunta, a las acciones judiciales que nosotros habíamos emprendidos, además de los procedimientos administrativos, contra los responsables de que un buque de las características del *Prestige* estuviera navegando y hubiera generado el accidente que todos conocemos. En cuanto a las preguntas que usted me formula ahora, tengo que decir que todos esos asuntos han sido planteados en el seno de la Unión Europea en sucesivos Consejos de Transporte así como a la Organización Marítima Internacional, a los efectos de que buques de esas características no puedan navegar, al menos en el espacio de la Unión Europea, y que tampoco puedan navegar en el resto de los países del mundo, para lo cual hemos hecho ese planteamiento ante la Organización Marítima Internacional.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor vicepresidente.

— **DEL DIPUTADO DON JESÚS CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO: ¿VA A APORTAR EL GOBIERNO LAS PRUEBAS SOBRE LA EXISTENCIA DE ARMAS DE DESTRUCCIÓN MASIVA EN IRAK QUE JUSTIFICARON LA GUERRA? (Número de expediente 180/001990.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 24, que formula el diputado Jesús Caldera Sánchez-Capitán.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Gracias.

Señor Rajoy, en múltiples ocasiones su Gobierno declaró en esta Cámara y fuera de la Cámara tener constancia de la existencia de armas de destrucción masiva en Irak. Le pondré un solo ejemplo. El presidente del Gobierno decía: El régimen iraquí tiene

armas de destrucción masiva, tiene vínculos con grupos terroristas. Esto no fue una mera posición declarativa, trajo gravísimas consecuencias, fue la justificación para una guerra.

¿Están ustedes dispuestos a presentar en esta Cámara las pruebas de esas armas de destrucción masiva? Dígalos, por favor.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Caldera.

Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Señor Caldera, como muy bien sabe, de acuerdo con las resoluciones del Consejo de Seguridad de las Naciones Unidas, que fue quien por unanimidad sostuvo esa oposición, esa responsabilidad no es del Gobierno español, sino del régimen de Sadam Husein (**Protestas.**), que debería señalar el emplazamiento y poner a disposición de los inspectores esas armas y sus componentes o, en su caso, negar su existencia y demostrar de forma creíble y fehaciente su destrucción. Eso dijo en innumerables ocasiones el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y también, hace muy escasas fechas, la Unión Europea.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor vicepresidente.

Señor Caldera.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Señor Rajoy, esta es una cuestión esencial, relativa a los principios, a la confianza, a la democracia. Ustedes hicieron una guerra. (**Varios señores diputados: No, no.—Protestas.**)

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Sí, ustedes. (**Varios señores diputados: ¡Que no, que no!**)

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio.

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Y apoyaron una guerra, sí. (**Protestas.**)

La señora **PRESIDENTA**: Un momento, señor Caldera.

Señorías, guarden silencio. (**Continúan las protestas.**) Un momento, señor Caldera, por favor. (**Pausa.**) ¡Señorías, guarden silencio!

El señor **CALDERA SÁNCHEZ-CAPITÁN**: Apoyaron una guerra con base en estas supuestas pruebas. Hoy hemos sabido que han muerto más de 3.000 civiles, que Sadam Husein probablemente está vivo, y hemos

sabido por el señor Blix, el brazo de la legalidad internacional, que no se le dejó hacer su trabajo. Y ha dicho más hoy el señor Blix, ha dicho que la posición de los Estados Unidos fue indecente. De los tres de las Azores que declararon la guerra, en dos países —Gran Bretaña y Estados Unidos— hay investigaciones abiertas, por respeto a sus pueblos. ¿Aquí no la va a haber? Ustedes sólo tienen tres posibilidades: Primera, presentar las pruebas; segunda, reconocer que mintieron y pedir disculpas, y, tercera, reconocer que les engañaron y denunciar por tanto a quienes les engañaron. Un ministro digno, el señor Robin Cook, lo ha demostrado en un artículo recientemente. Él dimitió y recuerda que el señor Wolfowitz, un alto cargo de la Administración norteamericana, reconoce que todo lo de las armas fue una excusa, que el interés era el estratégico y el petróleo, señor Rajoy.

¿Ustedes no tienen nada que decir a esto? Por favor, por dignidad democrática, digan de una vez la verdad. Aunque yo de usted espero poco, porque mire lo que decía en el año 1995 usted mismo: El PP se declara abierto a pactos con todos, pero con la meta de debilitar al máximo al PSOE. Decía alguien: Estos son mis principios. Si no le gustan, tengo otros. Usted tiene demasiados, cada uno para una ocasión, de quita y pon, pero no les va a salir gratis. (Aplausos.)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Caldera.

Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, presidenta.

Buena prueba de las armas de destrucción masiva, señor Caldera, son los miles de muertos iraníes, los miles de muertos kurdos y los miles de muertos chiítas, que fueron víctimas del régimen tiránico de Sadam Husein, que los eliminó con armas químicas. Tengo que decir que, tras la guerra del Golfo, el régimen de Sadam Husein siguió estando en posesión de componentes y de precursores prohibidos, como lo acredita el informe final de los inspectores de 1999, el informe Amorín del mismo año 1999, el documento de trabajo de los inspectores presentado informalmente por Blix el 6 de marzo del año 2003 ante el Consejo de Seguridad de Naciones Unidas y los anejos I y II al programa de trabajo de la Unmovic. El propio Consejo de Seguridad de Naciones Unidas, en su resolución 1284, de 17 de diciembre de 1999, estableció que la función básica de los inspectores era saber cuál era el destino de las armas de destrucción masiva y sus componentes; lo mismo decía la resolución 1441. El Consejo Europeo de 17 de febrero y el de 20 de marzo del año 2003 considera como objetivo básico y se compromete a lograrlo el desarme pleno y efectivo de Irak. Y finalmente, la resolución del Consejo de Seguridad de Naciones Uni-

das de 22 de mayo —es decir, de hace unos días—, adoptada unánimemente, establece la importancia de eliminar las armas de destrucción masivas iraquíes en el momento de confirmar el desarme total de Irak. Toda la comunidad internacional de Irak cree que Irak tiene —porque además las ha utilizado— armas de destrucción masiva, salvo el Partido Socialista Obrero Español, de cuyos pactos nada tengo que decir, salvo que arreglen los problemas que tienen y no intenten impu-társelos a los demás.

Gracias. (Aplausos.)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor vicepresidente.

— **DEL DIPUTADO DON JESÚS MANCHA CADENAS, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON RAFAEL MATEOS YUSTE, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO PARA ASUNTOS ECONÓMICOS Y MINISTRO DE ECONOMÍA: ¿EN QUÉ MEDIDA LOS FONDOS ESTRUCTURALES CONTRIBUYEN A LA CONVERGENCIA REAL DE LA ECONOMÍA ESPAÑOLA CON LA DE LA ZONA EURO? (Número de expediente 180/001980.)**

La señora **PRESIDENTA**: Preguntas dirigidas al señor vicepresidente segundo.

En primer lugar pregunta número 14, que formula el diputado don Jesús Mancha Cadenas.

El señor **MANCHA CADENAS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señores diputados, señor vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía, desde la incorporación española a la Comunidad Económica Europea, Europa ha sido el objetivo hacia el que tender y el espejo donde mirarse. Desde el principio nos sirvió de referencia y desde entonces nuestra intención es llegar a los niveles de bienestar de que disfrutaban sus ciudadanos. También es intención de la Unión Europea que todos sus miembros tiendan a converger con estos estándares y con esa finalidad se crearon los fondos estructurales. Por ello se fijó el siguiente objetivo: reducir las diferencias de desarrollo y fomentar la cohesión económica y social dentro de la Unión. Hemos avanzado considerablemente en este camino. Si en 1982 el nivel de convergencia real de la renta per cápita española se encontraba en el 72,6 por ciento de la media de los países comunitarios, en el año 2002 ya hemos alcanzado el 83,4 por ciento, habiendo aumentado cinco puntos en los últimos años. Nuestra economía es en estos momentos de las que más crece en la Unión Europea, por encima de las grandes potencias europeas, y es la que está creando mayor número de

empleos, por lo que nuestra convergencia está cada día más cerca.

Recientemente, se ha cuestionado si el crecimiento de la economía española se debía exclusivamente a las aportaciones recibidas por España procedentes de los fondos comunitarios. Por ello, señor vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía, me gustaría preguntarle: ¿En qué medida los fondos estructurales contribuyen a la convergencia real de la economía española con la de la zona euro?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Mancha.

Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO PARA ASUNTOS ECONÓMICOS Y MINISTRO DE ECONOMÍA** (De Rato y Figaredo): Gracias, señora presidenta.

Señor diputado, efectivamente, entre los años 1996 y 2002 el valor de las transferencias brutas que ha recibido España de la Unión Europea se sitúan, aproximadamente, en dos puntos del producto interior bruto cada año y, descontando lo que nosotros aportamos a la Unión Europea, estamos hablando de un punto del producto interior bruto. Si nos centramos sólo en las transferencias de fondos estructurales, exceptuando las del Fondo Social Europeo y las del Fondo de Cohesión, que son las que se destinan principalmente a inversión, estamos hablando de una cifra similar, en torno a un punto del producto interior bruto. Tiene que recordar la Cámara que estas transferencias se hacen precisamente para permitir que los países con menos desarrollo pudieran competir dentro del mercado interior.

Es importante aclarar, frente a algunas afirmaciones que se han hecho —no sé si dentro de la Cámara, pero desde luego por miembros de esta Cámara—, que todo el crecimiento diferencial que tiene España en estos momentos está relacionado con un saldo presupuestario. En ese sentido es relevante constatar que países como Portugal, que reciben el doble en términos de renta de lo que recibe España, o Israel, que recibe de Estados Unidos el equivalente al 4 por ciento del producto interior bruto, están en recesión en estos momentos. Creo que hay una confusión entre la renta y la producción. No es lo mismo recibir una transferencia que afecta a la renta, y por lo tanto permite invertir, que producir dentro del propio país.

Quisiera llamar la atención sobre que todas las transferencias que hace España por ejemplo a los países en vías de desarrollo pueden permitir que un país que no estaría en condiciones de tener un hospital o un ferrocarril lo tenga, pero que no afectan a su crecimiento económico de manera directa. Me parece que es un error tratar de ligar una cosa con la otra, tanto desde el punto de vista de la política europea, por ejemplo, o de

la política nacional. Por ello, este Gobierno nunca ha sido partidario de aceptar la teoría de los saldos presupuestarios entre las regiones españolas. No cabe duda que las transferencias mejoran nuestras cuentas exteriores, permiten un mayor nivel de inversión y a la larga producen una mayor capacidad de crecimiento, pero una traslación lineal de una magnitud con la otra puede conducir a un error que en ningún caso debe ser cometido por personas responsables, tanto política como económicamente.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor vicepresidente.

— **DEL DIPUTADO DON FEDERICO SOUVIRÓN GARCÍA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO PARA ASUNTOS ECONÓMICOS Y MINISTRO DE ECONOMÍA: ¿ PUEDE INFORMAR EL VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO DE LA EVOLUCIÓN DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES EN EL MES DE ABRIL? (Número de expediente 180/001981.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 15, que formula el diputado don Federico Souvirón García.

El señor **SOUVIRÓN GARCÍA**: Gracias, señora presidenta.

Señor vicepresidente, esta tarde voy a preguntarle por la evolución del precio de los carburantes durante el pasado mes de abril, porque las oscilaciones que pueden registrarse en esa evolución afectan directamente al precio de los restantes bienes y servicios, inciden en el coste de las empresas españolas y por tanto repercuten en su propia competitividad. Sin ir más lejos, el alza del precio del crudo durante el pasado año fue uno de los factores principales en el incremento de nuestra inflación; inflación que, afortunadamente, ya está siendo controlada por el Gobierno. Por ello, al preguntarle por la evolución del precio de los carburantes, una de las variables fundamentales de nuestro comportamiento económico, lo que pretendemos es tomarle el pulso a la realidad, una realidad que, por otra parte, goza de una inmejorable salud, como se pone de manifiesto en la evolución del comportamiento de la economía española en el primer trimestre, sobre todo en comparación con los países de nuestro entorno o con la capacidad demostrada de la economía española para atravesar una crisis que ya viene siendo larga y desde luego profunda de la economía internacional, creando empleo gracias a las medidas de política económica que el Gobierno popular adoptó a partir del año 1996 y que usted tan bien conoce como inspirador de las mismas. Por tanto, la realidad es buena, pero como no con-

viene bajar la guardia y más vale prevenir que curar, sobre todo en un tema como el del precio de los carburantes, de los que tanta dependencia tenemos del exterior, le pregunto: ¿Puede informar el vicepresidente segundo del Gobierno de la evolución del precio de los carburantes en el mes de abril?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor Souvirón. Señor vicepresidente.

El señor **VICEPRESIDENTE SEGUNDO DEL GOBIERNO PARA ASUNTOS ECONÓMICOS Y MINISTRO DE ECONOMÍA** (De Rato y Figaredo): Gracias, señora presidenta.

Gracias, señor diputado. Agradezco al Grupo Parlamentario Popular que me plantee una pregunta que sin duda preocupa a los ciudadanos, como es la evolución del precio de los carburantes que utilizan consumidores y empresas, y que lo haga de manera sucesiva de forma que la Cámara esté informada oficialmente por el Gobierno sobre un tema tan importante. En marzo el petróleo llegó a cotizar, como saben SS.SS., a 34,7 dólares el barril, como consecuencia principalmente de los conflictos surgidos en la producción en Venezuela y en Nigeria y, en menor medida, en el conflicto de Irak. La solución de las tras situaciones permitió que el precio del barril bajara hasta 23 dólares a principios de mayo y la cotización media del mes sobre el que pregunta S.S. fue de 24,85 dólares, lo que representa un descenso del 18 por ciento con respecto a febrero. En las últimas semanas hemos podido comprobar evoluciones alcistas relacionadas probablemente con las expectativas que se han producido de la cumbre de la OPEP, que se celebra hoy mismo y que, según la información con la que cuenta el Gobierno, no va a producir una modificación en las actuales cuotas. En ese sentido es previsible que veamos una reducción hacia la banda de los 25 dólares del precio del petróleo internacional.

En cualquier caso, la cotización internacional de la gasolina sin plomo cayó en abril 2,33 céntimos de eurolitro, es decir, un 11 por ciento; cayó en España 2,78 céntimos de eurolitro, es decir, un 8 por ciento, y en la media ponderada de la Unión Europea cayó un 1,83 céntimos de eurolitro, es decir, un 5,5 por ciento. En el caso del gasóleo, la cotización internacional cayó un 28 por ciento, la española un 8 por ciento y la media ponderada europea un 9,8 por ciento. Los precios medios con impuestos en España bajaron en abril 3,23 céntimos de eurolitro, en el caso de las gasolinas sin plomo, y 3,54 céntimos de eurolitro para el gasóleo, lo cual supone caídas, en el caso de la primera, de casi el doble de las que se produjeron en Europa y, en cambio, en el gasóleo un caída ligeramente menor de la producida en Europa. Seguimos con los precios con impuestos más bajos de la Unión Europea, con Grecia y Luxemburgo, y en estos momentos nos situa-

mos por debajo de la media europea en la gasolina sin plomo y ligeramente por encima en el gasóleo, que es una tendencia que ya hemos visto a lo largo de todo el año, con lo cual se consolida la situación y desde el año 2000 los consumidores españoles tienen costes similares a la media europea.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor vicepresidente.

— **DEL DIPUTADO DON RAFAEL ESTRELLA PEDROLA, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA: ¿APOYÓ EL GOBIERNO ESPAÑOL LA DECISIÓN DE OTAN DE DESCARTAR CONTRATOS CON IBERIA Y AIR-EUROPA? (Número de expediente 180/001993.)**

La señora **PRESIDENTA**: Preguntas dirigidas al señor ministro de Defensa. En primer lugar, la pregunta número 27, que formula el diputado don Rafael Estrella Pedrola.

El señor **ESTRELLA PEDROLA**: Señor ministro, ¿cuándo conoció el informe sobre el vuelo a Kabul, remitido por conducto reglamentario por el teniente coronel Solar el 14 de enero?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa y Martínez-Conde): Señor Estrella, no lo conocí hasta su publicación.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro. Señor Estrella.

El señor **ESTRELLA PEDROLA**: Señor ministro, una excusa es peor y más terrible que una mentira, porque una excusa es una mentira oculta. Juan Pablo II, por cierto. (**Rumores.**)

Señor ministro, ese informe se envía por conducto reglamentario, llega a un despacho que está al lado del suyo, no contiene nimiedades, era una alarma, una alerta temprana sobre las condiciones de transporte y sobre la seguridad de nuestros soldados, y ustedes no hicieron caso, y no era la única que se había producido. Era una denuncia grave sobre el incumplimiento de contrato en la prestación de un servicio.

El pasado día 4 usted ocultó la existencia de ese informe en la Comisión y ahora intentan minimizarlo, pero usted sabe que ese informe existe; existe el informe, cuando usted dijo que no existía ningún otro informe. Dicen que no es relevante que no funcione el vídeo, que haya incidencias en las comidas, la presencia de

pasajeros ocupando los asientos de preferente, el frío a 9.000 metros de altura en el mes de enero. Es la vida del soldado, nos dicen ustedes. Pero ¿de verdad aceptan ustedes, señor ministro, pagar lo que les piden a cambio de prestaciones propias de una república bananera, como las que señala el teniente coronel? ¿A nadie se le ocurrió abrir una investigación cuando se denunciaban por vía reglamentaria fallos graves en el repostaje o no contar con permiso sobre vuelo para Turquía? Porque esos son incumplimientos muy graves que afectan a las operaciones de dos contingentes. Si no se abrió una investigación, hay una clara negligencia e irresponsabilidad y han tardado cinco meses en darse por enterados. ¿Ha cesado usted a alguien, señor ministro?

Señor ministro, no le creo; no creo que desconociera este informe. ¿Se lo ocultaron y le indujeron a dar una información falsa a la Comisión de Defensa o decidió usted mismo engañar al Parlamento? Son las dos opciones, por eso queremos una comisión de investigación y creo que usted debería pedirla si estima en algo su propia credibilidad, señor ministro. **(Aplausos.)**

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Pedrola.

Señor ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Gracias, señora presidenta.

Señoría, el teniente coronel Solar suscribió dos partes de incidencias y un informe final al término de su misión SFOR IV. Su señoría se refiere al primer parte de incidencias, fechado en Kabul el 17 de enero y remitido al jefe de la fuerza de maniobra, que era su mando orgánico, del que dependía, y de ahí comunicado al jefe de Estado Mayor del Ejército de Tierra, aunque queda —no llega a él— en la división de operaciones, de forma que, como ratificó el mismo lunes el general Alejandro, ni él ni su antecesor, el JEME Pardo de Santayana, recibieron el informe. Tampoco lo recibió el JEMAD y menos el ministro que le habla.

¿Qué decía el informe, el parte de incidencias? Que, en efecto, la compañía YES, que es la compañía de vuelos charter de TAP, que a su vez es la compañía aérea de bandera de Portugal, solicita a la Compañía Logística de Hidrocarburos la disponibilidad de 104 toneladas de combustible en Valladolid, y cuando el avión llega a Villanubla, sólo hay 17 toneladas y el avión se ve obligado a regresar a Lisboa. Primera consecuencia, que los sobrevuelos previstos entre Valladolid y Kabul, como el de Turquía, no tienen validez y hay que pedir unos nuevos permisos de sobrevuelo. Segunda consecuencia, el retraso sobre el horario previsto. La consecuencia de la queja en cuanto a los asientos también la hemos investigado, señoría, y resulta que no están ocupados por 15 desconocidos, como lo eran, en efecto, para el teniente coronel Solar, sino que se trata de otra

tripulación de refuerzo, con un tercer comandante y personal de cabina y de mantenimiento para cumplir precisamente con la normativa de seguridad, dado que con el retraso acumulado se podía pasar de horario de actividad.

El informe final del teniente coronel se eleva en Kabul el 12 de mayo, tiene nueve folios y no hace ni una sola mención expresa al transporte de personal y menos aún a riesgos para la seguridad de sus hombres. Posteriormente, el 23 de mayo, viernes, 48 horas antes del accidente, remite un nuevo parte de incidencias, que fue exactamente al que me referí en la Comisión. Ninguno de ellos, señoría, se refiere al avión accidentado ni a la compañía propietaria del avión, ni a ninguna duda respecto a la seguridad del pasaje.

Gracias. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA CARMEN SÁNCHEZ DÍAZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA: ¿QUÉ MEDIDAS TOMÓ SU DEPARTAMENTO TRAS CONOCER POR UNA PREGUNTA PARLAMENTARIA QUE EXISTÍA MALESTAR POR LAS MALAS CONDICIONES QUE PRESENTABAN LOS AVIONES BIELORRUSOS QUE TRANSPORTABAN A NUESTRAS TROPAS EN MISIONES HUMANITARIAS? (Número de expediente 180/001991.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 25, que formula la diputada doña Carmen Sánchez Díaz.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señor ministro, ¿qué medidas adoptó al conocer la pregunta sobre el malestar de nuestras tropas por las condiciones de los aviones en que viajaban?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Sánchez.

Señor ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa y Martínez-Conde): Gracias, señora presidenta.

Gracias, señora Sánchez. Las preguntas que formuló S.S. nos llegaron el 7 de abril y las trasladé al JEMAD, como responsable operativo de las misiones internacionales de las Fuerzas Armadas, y al jefe del Estado Mayor del Aire, que nos respondieron que hasta ese momento nadie había puesto en entredicho la seguridad ni había manifestado el malestar que usted señalaba, como le consta, puesto que le trasladé esa respuesta el 29 de abril. Por lo demás, señoría, convendrá conmigo en que estamos otra vez en lo mismo que antes: ni se trata del mismo tipo de avión, ni se trataba de la

compañía ucraniana, ni siquiera las quejas a las que su pregunta hacían referencia, que no pudieron luego cotejarse, tenían que ver con la seguridad de los vuelos.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

Señora Sánchez.

La señora **SÁNCHEZ DÍAZ**: Señor ministro, esa pregunta era una advertencia clara de que el transporte de nuestras tropas no se estaba realizando en buenas condiciones. Mi grupo le preguntó por cosas tan importantes como el control de calidad de estos aviones, sus condiciones físicas y técnicas y además le trasladamos el malestar a que usted ha hecho referencia. Pero no nos hizo caso.

Le hicimos esa pregunta porque militares que habían viajado en esos aviones nos trasladaron que las condiciones eran malas e inseguras, pero usted no nos escuchó, y su responsabilidad era verificar qué pasaba con esos aviones y si se cumplían los requisitos de seguridad. Era lo mínimo que podía hacer. Aunque ¿sabe qué creo, señor ministro? Creo que usted sí conocía muy bien cómo estaban viajando nuestras tropas. Sirva como ejemplo este programa de vuelo, sellado por su ministerio, donde se contrata un Tupolev para trasladar a nuestro personal y que tarda de Torrejón a Kabul 22 horas con cinco escalas; a Manas, 25 horas con seis escalas, así hasta completar un recorrido de dos días y medio con 10 escalas. ¿Me puede decir, señor ministro, con este recorrido, cuántas horas y cuándo descansa la tripulación? Señor ministro, ¿son éstas las condiciones en las que viajan nuestras tropas, en unos aviones de famobil que ni siquiera supervisa su ministerio? Pero lo peor, señor ministro, es que usted conocía estas condiciones porque aquí se remite a su departamento, por tanto, señor ministro, usted lo conocía, como bien se puede ver.

Señor Trillo, después de las preguntas, después de los informes que existían, usted tenía elementos suficientes para tomar conciencia de la situación, y no lo hizo. Por tanto, ahora hay que aclarar las condiciones en las que han viajado nuestras tropas, y para ello es necesario crear una comisión de investigación. Yo le pido que le diga a su grupo que apoye esa comisión de investigación. Por mi parte, sólo me queda decirle que ojalá hubiera hecho caso a mi pregunta. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Sánchez.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Señora Sánchez, yo, que ya he agradecido su pregunta, le tengo que llamar a la seriedad. **(Rumores.)** Señorías, el asunto lo merece. Hay 1.716 vuelos semanales de las Fuerzas Armadas, de los cuales 355 corresponden a vuelos de transporte. No iré a imputar S.S. el necesario conocimiento de

todos y cada uno de los vuelos de las Fuerzas Armadas, pero sí hay un procedimiento establecido, que es de lo que tenemos que hablar y por lo que me preguntaba.

Los partes de incidencias a los que me he referido en la anterior pregunta se pasan a NAMSА y a Chapman. He de decir además, señorías, que España tiene un oficial de enlace permanente en NAMSА y que los partes de incidencia se han podido reconstruir desde el 26 de mayo hasta el momento, y le puedo dar cuenta de ello a S.S. El Ilyhusin 76 se ha utilizado en 13 ocasiones y se han elevado dos partes, ambos relativos a retrasos horarios. Con el Antonov 124 se han realizado 17 vuelos, de los cuales se ha elevado un parte de incidencias sobre cambio de horario y problemas para el manejo de la carga. El Yakolev 42, como el que tuvo el accidente en Turquía, se ha utilizado en siete ocasiones y se elevó un solo parte relativo al vuelo de los días 11 y 12 a Kuwait, en el que se habla de demoras de repostaje, falta de catering y un retraso por petición de certificado de exención de impuestos. Nada que ver con problemas de seguridad.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE DOÑA IRATXE GARCÍA PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE DEFENSA: ¿SE REITERA EN SU POSICIÓN DE QUE NO EXISTÍAN INFORMES ESCRITOS O QUEJAS VERBALES SOBRE LAS IRREGULARIDADES Y LA FALTA DE SEGURIDAD QUE PRESENTABAN LOS AVIONES BIELORRUSOS? (NÚMERO EXPEDIENTE 180/001992.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 26, que formula la diputada doña Iratxe García Pérez.

La señora **GARCÍA PÉREZ**: Señor Trillo, en su comparecencia del 4 de junio en esta Cámara usted declaró —leo literalmente sus palabras— : Quiero recordar que hasta el momento del accidente no se había recibido ningún informe en contra de los vuelos realizados con esos aviones. Por ello le pregunto: ¿Se reitera en su posición de que no existían informes escritos o quejas verbales sobre las irregularidades y la falta de seguridad que representaban estos aviones?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora García.

Señor ministro de Defensa.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Señorías, hasta el 26 de mayo, las que acabo de referir, si S.S. hubiera prestado atención, además de las preguntas de su compañera de escaño.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

Señora García.

La señora **GARCÍA PÉREZ**: Señor Trillo, es muy difícil creerle. Comprenda que sus continuas contradicciones en este tema lo único que nos hacen pensar es que usted está faltando a la verdad.

En los últimos días hemos tenido la oportunidad de conocer quejas e informes que demuestran las irregularidades que se estaban cometiendo en estos vuelos, y su única respuesta ante esto ha sido minimizar los contenidos de las denuncias de las que estamos hablando. El informe de 14 de enero, que usted debería conocer, refleja las graves irregularidades exponiendo, entre otras, las malas condiciones del personal que viajaba en esos vuelos, la falta de carburante, los retrasos en el tiempo, en definitiva, el incumplimiento del contrato. También existe un informe del 14 de mayo que plantea las mismas cuestiones.

Señor Trillo, usted, como ministro de Defensa debería conocer que esta preocupación ya estaba presente en el personal de las Fuerzas Armadas. Mi grupo parlamentario trasladó a esta Cámara la situación sobre las condiciones en las que se estaban realizando estos vuelos haciendo referencia a las condiciones técnicas de los mismos y físicas y técnicas de los aviones. Si usted no conocía esos informes, ha demostrado su incompetencia; si conocía esos informes, ha demostrado su irresponsabilidad. Señor ministro, deje de esconderse detrás de las excusas y de las contradicciones. O su grupo respalda una comisión de investigación o nosotros entenderemos que usted tiene algo que esconder. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora García.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE DEFENSA** (Trillo-Figueroa Martínez-Conde): Señoría, por nuestra parte no sólo no tenemos nada que esconder, sino que estamos tratando de proporcionar toda la información. Pero parece que SS.SS. no tengan interés en conocer la verdad sin volver permanentemente sobre la misma pregunta y sobre el mismo vuelo.

Le diré sobre ese vuelo, ya que tiene tanto interés y antes no pude agotar la información porque se me fue el tiempo, que el EMACON solicitó el 15 de enero un medio aéreo apropiado a NAMSА para transportar hasta 100 personas el día 24 de acuerdo con el itinerario Torrejón-Morón-Djibuti-Kabul-Manas-Morón-Torrejón. El 17 de enero, NAMSА, tras ponerse en contacto con Chapman, informa disponer de un Tupolev 154. El avión fue utilizado de la siguiente forma: 23 pasajeros en Torrejón, de ahí a Morón; 47 montan en Morón a Djibuti, con escala en El Cairo; 51 pasajeros de Djibuti a Kabul, con

escala en Emiratos; 96 de Kabul a Manas; 94 de Manas a Morón, con escala en Bakú y en Estambul y, finalmente, 55 de Morón a Torrejón. Señoría, no hay ni en el EMAD (Estado Mayor de la Defensa) ni en NAMSА ninguna queja sobre ese vuelo salvo las de su compañera, que, insisto, he agradecido y reitero, pero que nada tienen que ver con el accidente de Turquía. Pero le voy a añadir algo más. La señora Sánchez se interesaba por el control de calidad en Morón. Piense que el control de calidad en Morón lo realiza Simca sobre los P-3, Orion y F-18. No tiene nada que ver con lo que estamos hablando. Yo le ruego que, en la línea de lo que ha anunciado su secretario general, tratemos entre todos de averiguar la verdad sin confundir unos aviones con otros, los partes de incidencias con los informes, unas compañías con otras, porque si no, señoría, yo tendré que decir después de esas imputaciones tan graves que me ha hecho S.S. que podríamos estar asistiendo a un doble lenguaje, y no me gustaría tener que decirlo en un tema tan serio. No me gustaría tener que pensar que cuando se acabó Irak, señoría, tienen otro tema con el mismo estilo y el mismo objetivo: desgastar al Gobierno a cualquier precio. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA BERTA RODRÍGUEZ CALLAO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL MINISTRO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA: ¿EN QUÉ INICIATIVAS DEL PROGRAMA ERA-NET, DEL VI PROGRAMA MARCO, ESTÁ INVOLUCRADO EL MINISTERIO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA? (Número de expediente 180/001987.)**

La señora **PRESIDENTA**: Preguntas dirigidas al señor ministro de Ciencia y Tecnología. En primer lugar, la número 21, que formula la diputada doña Berta Rodríguez Callao.

La señora **RODRÍGUEZ CALLAO**: Gracias, señora presidenta.

Señorías, como ustedes saben, el Partido Popular es cada vez más consciente de que el crecimiento económico depende proporcionalmente de la investigación y muchos de los problemas actuales previsibles a los que se enfrentan la industria y la sociedad ya no pueden resolverse exclusivamente a nivel nacional, decidiéndose en la cumbre de Lisboa de marzo de 2000 un mejor aprovechamiento del esfuerzo europeo de la investigación mediante la creación del espacio europeo de investigación, y es a partir de ahí cuando nace el VI Programa Marco. Este programa pretende conseguir una investigación más centrada e integrada a escala comunitaria. Para conseguir este objetivo se dedicará a centrar sus actividades de investigación futuras en siete

prioridades temáticas, que son: las ciencias de la vida, las tecnologías de la sociedad de la información, las nanotecnologías y las nanociencias, aeronáutica y espacio, el desarrollo sostenible y ciudadanos en la sociedad del conocimiento. Los anteriores programas marco ya han ayudado a crear una cultura de cooperación científica y tecnológica entre los diferentes países comunitarios y han servido para lograr resultados muy buenos. Sin embargo, no han conseguido un efecto duradero en cuanto a una mayor coherencia en el ámbito europeo. A raíz de ello, el VI Programa Marco ha sido replanteado y es por lo que se formula la siguiente pregunta: ¿En qué iniciativas del programa ERA-NET del VI Programa Marco está involucrado al Ministerio de Ciencia y Tecnología?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Rodríguez.

Señor ministro de Ciencia y Tecnología.

El señor **MINISTRO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA** (Piqué i Camps): Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias señorita.

ERA-NET es una actividad encuadrada en el VI Programa Marco que tiene como objetivo fomentar la cooperación y la coordinación de los diferentes programas de investigación que se desarrollan en el ámbito nacional o regional y tanto en los Estados miembros como también en los Estados asociados de la Unión Europea. Esta cooperación se logra mediante la creación de redes de programas nacionales o regionales de investigación y el intercambio y apertura de dichos programas en el marco de esas redes.

Las entidades que pueden participar en ERA-NET son las siguientes: entidades públicas que sean responsables de la financiación y la gestión de programas nacionales o regionales de investigación; otras entidades nacionales que financian o gestionan programas de investigación y, finalmente, aquellas encargadas de la coordinación de proyectos de investigación que estén financiadas en el ámbito europeo. Las actuaciones concretas a financiar son principalmente el intercambio sistemático de información, la realización de actividades de investigación estratégicas y, por último, la implementación de actividades conjuntas y transnacionales de investigación.

El Ministerio de Ciencia y Tecnología participa en una serie de iniciativas ERA-NET —y respondo a su pregunta directamente— a través de dos vías: La Dirección General de Investigación, dentro de la Secretaría de Estado de Política Científica y Tecnológica, y a través de la Secretaría de Estado de Telecomunicaciones y para la Sociedad de la Información. En el primer caso, en iniciativas relacionadas con la genómica de las plantas y de las ciencias marinas y, en el segundo, en relación con una acción de coordinación para micronano-

tecnologías y otra relativa a actividades de coordinación en tecnologías de sociedad de la información. Creo que la participación en este tipo de iniciativas de ámbito europeo, así como la cooperación entre distintos equipos de investigación resultan cruciales para desarrollar el sistema español de investigación, desarrollo e innovación tecnológica, siendo un elemento clave para alcanzar objetivos ambiciosos en investigación y desarrollo tecnológico. Pues bien, a estos importantes y decisivos retos responden sin ninguna duda acciones como ERA-NET, de ahí la importancia de que el Ministerio de Ciencia y Tecnología, el Gobierno español y España participen en los mismos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE LA DIPUTADA, DOÑA TRINIDAD GARCÍA ARIAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿QUÉ MEDIDAS ESTÁ PLANIFICANDO EL GOBIERNO PARA LA PROMOCIÓN DE LA COMPETITIVIDAD EMPRESARIAL ENTRE EL SECTOR PÚBLICO DE I+D Y LAS ENTIDADES PRIVADAS? (Número de expediente 180/001988.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 22, que formula la diputada doña Trinidad García Arias.

La señora **GARCÍA ARIAS**: Gracias, señora presidenta.

Las políticas de ciencia y tecnología constituyen un elemento de primordial importancia en el desarrollo de las sociedades modernas porque hay una relación directa entre la capacidad de innovación de un país y su competitividad. La misión de la Administración general del Estado debe ser, por una parte, la de fortalecer la investigación básica como elemento fundamental de generación de conocimiento y, por la otra, crear un clima favorable para que las empresas realicen innovaciones tecnológicas con el fin de incrementar su competitividad. De ahí que se deban articular políticas que, favoreciendo en general las actividades de investigación científica, desarrollo e innovación tecnológica, coordinen mejor estas tareas entre los sectores público y privado y logren no sólo reforzar la calidad de la investigación, sino también el valor de sus aplicaciones.

El actual Plan nacional de I+D+I 2000-2003 ha supuesto un incremento del gasto en I+D del 9 por ciento respecto al plan anterior. Así, se ha incrementado la financiación de proyectos de investigación en un 60 por ciento, se han incorporado 5.000 nuevos investigadores al sistema público, se ha apoyado decididamente la creación de grandes instalaciones, centros de excelencia y parques científico-tecnológicos, etcétera. No obstante, en España, como en toda Europa, el

nivel de aplicación práctica de los conocimientos obtenidos de la investigación sigue siendo insuficiente, siendo imprescindible rentabilizar en nuestros sectores productivos el esfuerzo colectivo que se realiza en investigación aplicada. Por ello formulo al señor ministro la siguiente pregunta: ¿Qué medidas está planificando el Gobierno para la promoción de la competitividad empresarial entre el sector público de I+D y las entidades privadas?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora García.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE CIENCIA Y TECNOLOGÍA** (Piqué i Camps): Muchas gracias, señora presidenta. Muchas gracias, señoría.

El Gobierno considera que el esfuerzo para incrementar las inversiones en I+D+I debe ser asumido tanto por el sector público como, como es natural, por el sector privado, y para incentivar esta necesaria inversión en el sector privado el Ministerio de Ciencia y Tecnología está dotando mecanismos tendentes a facilitar a las empresas el acceso al sistema de incentivos fiscales para ese tipo de gastos, un nuevo sistema que por otra parte es uno de los más favorables, por no decir el más favorable de los países de nuestro entorno, y, en concreto, se está elaborando un proyecto de real decreto de desarrollo de la Ley 7/2003, de 1.º de abril, de la sociedad limitada Nueva Empresa, que modifica la regulación del impuesto sobre sociedades, permitiendo al Ministerio de Ciencia y Tecnología o a sus organismos adscritos que emitan, a efectos de la aplicación de las deducciones por I+D+I, informes vinculantes para la Administración tributaria, acerca de la calificación de las actividades como I+D+I, como he dicho. Asimismo, el Ministerio de Ciencia y Tecnología lleva a cabo un programa de ayudas a parques científicos y tecnológicos que fomenta la interrelación de los agentes del sistema ciencia-tecnología-empresa y, por lo tanto, mejora la capacidad de innovación empresarial y su competitividad. Estas ayudas se convocan anualmente desde el año 2000 bajo la forma de préstamos sin interés. Por otra parte, el Centro para el Desarrollo Tecnológico Industrial, CDETI, prevé incrementar su financiación directa dirigida a empresas. En un futuro inmediato el Plan nacional de I+D+I, que cubre el periodo próximo 2004-2007, atenderá las demandas y necesidades tecnológicas de las empresas y al establecimiento de marcos normativos que fomente una mayor participación empresarial, especialmente en las pymes. Asimismo, el nuevo plan nacional fomentará también la creación de nuevas empresas de base tecnológica y nuevas iniciativas para fomentar la creación de redes de investigación entre instituciones públicas y privadas. Finalmente, el plan prevé el apoyo y potenciación de estructuras que realizan funciones de intermediación

entre los centros de I+D del sector público y las empresas, así como acciones específicas de cooperación.

Señoría, todas estas medidas contribuyen sin duda a elevar los niveles de competitividad de nuestro tejido empresarial al aumentar el peso específico de la I+D+I de nuestro producto interno bruto.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MARIA JOSÉ LÓPEZ GONZÁLEZ, EN SUSTITUCIÓN DEL DIPUTADO DON JUAN FERNANDO LÓPEZ AGUILAR, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE JUSTICIA: ¿PIENSA TOMAR ALGUNA MEDIDA EL GOBIERNO UNA VEZ CONOCIDO EL INFORME DEL CONSEJO GENERAL DEL PODER JUDICIAL QUE DENUNCIA LAS GRAVES CARENCIAS EN LA APLICACIÓN DE LA LEY REGULADORA DE LA RESPONSABILIDAD PENAL DEL MENOR? (Número de expediente 180/001998.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta dirigida al señor ministro de Justicia, la número 32, que formula la diputada doña María José López González.

La señora **LÓPEZ GONZÁLEZ**: Gracias, presidenta.

Señor ministro, la Ley de protección al menor responde a una filosofía que mi grupo parlamentario comparte porque entiende que es razonable. Hace más de dos años que entró en vigor, y usted todavía no ha puesto los medios económicos necesarios para su aplicación. No se sonría. ¿Piensa tomar alguna medida el Gobierno una vez conocido el informe del Consejo General del Poder Judicial que denuncia las graves carencias en la aplicación de la Ley reguladora de la responsabilidad penal del menor?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora López.

Señor ministro de Justicia.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (Michavila Núñez): Señora presidenta, señoría, cuando habla usted de la Ley de protección al menor, imagino que se estará refiriendo a la Ley de responsabilidad penal del menor, que es muy distinta.

Señoría, no hay ningún informe del Consejo General del Poder Judicial, hay un posible borrador de proyecto de preinforme del Consejo General del Poder Judicial.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

Señora López.

La señora **LÓPEZ GONZÁLEZ**: Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, el Consejo General del Poder Judicial, en ese preinforme, el Defensor del Pueblo, el Defensor del Menor de la Comunidad de Madrid, todas las comunidades autónomas, incluidas las que gobierna el PP, los equipos de especialistas de los juzgados de menores, a los que por lo visto usted no conoce, todos coinciden en que es imposible aplicar la ley porque no hay medios económicos suficientes. No se pueden hacer las leyes, señor ministro, de cara a la galería, porque las leyes están para ser operativas y para ser eficaces y ésta tenía un objetivo, y usted lo conoce muy bien, que es recuperar al menor para la sociedad. ¿Dónde están esos medios económicos para cumplir ese objetivo? No consistía esa ley, señor ministro, en penalizar a los menores. Usted ha olvidado que esa ley también hablaba de prevención, de integración social, de centros de acogida, de reinserción, de formación, de especialización de los equipos técnicos que hay en los juzgados de menores, y todo eso también formaba parte de la ley. Su compromiso fue que usted adicionaría al presupuesto del Ministerio de Justicia —y no me mire con esa cara porque así lo ha dicho usted en reiteradísimas ocasiones— toda la legislación para llevarla a la práctica. Señor ministro, usted, mucho marketing, mucha foto, poca voluntad y menos dinero. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora López.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE JUSTICIA** (Michavila Núñez): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoría, no se enfade usted con las comunidades autónomas. Muchas de ellas lo están haciendo muy bien. Las comunidades autónomas son las que tienen la responsabilidad de aplicar la ley del menor y lo están haciendo muchas de ellas muy bien. Lo están haciendo tan bien que incluso el ponente, que es el vocal del Consejo General del Poder Judicial nombrado a propuesta de Izquierda Unida, ha retirado ese borrador de proyecto de preinforme al que usted se refiere. Las comunidades autónomas están haciendo su papel, están haciendo su trabajo, unas, es cierto, lo hacen mejor que otras. A usted le preocupará que en ese informe ni siquiera se hable de alguna comunidad autónoma. Yo sinceramente lo que sí sé es lo que dice el informe del Consejo General del Poder Judicial, el que se ha aprobado; dice: no han existido problemas graves y queremos destacar la dotación de medios materiales y personales llevada a cabo por el Ministerio de Justicia, y es lógico que así fuera: se crearon 32 nuevas plazas de magistrados, ningún TSJ ha pedido ningún nuevo magistrado, 186 de fiscales; en total, 643 personas. Además, su grupo estaba de acuerdo; tan de acuerdo estaba su grupo en que había medios en materia de justicia que quería, ni más ni

menos, que la ley del menor se aplicara a los mayores, señoría. Sé que de esto usted no sabe, pero infórmese. Su grupo quería que la ley del menor se aplicara a los mayores porque entendía que había medios suficientes en materia de justicia. Afortunadamente este Gobierno impulsó una ley que se aprobó en la Cámara para que la ley del menor se aplique sólo a los menores. La ley es mejorable, yo deseo mejorarla con el consenso de todos, pero también la ley es una gran oportunidad para la rehabilitación, para la reeducación. Lo están haciendo muchas comunidades autónomas y comprendo las dificultades que tienen ustedes en algunas comunidades autónomas, pero la responsabilidad de controlar a los gobiernos autonómicos está en las asambleas autonómicas, señoría, y es en ellas donde hay que hacer esto.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JOSÉ ANTONIO LABORDETA SUBÍAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿CUÁNDO TIENE PREVISTO EL MINISTERIO DE FOMENTO CULMINAR, DEFINITIVAMENTE, LAS DISTINTAS ACTUACIONES QUE TIENE PENDIENTES EN LA CIUDAD DE ZARAGOZA —CONCRETAMENTE LA NUEVA ESTACIÓN INTERMODAL DELICIAS Y EL DENOMINADO CUARTO CINTURÓN DE RONDA— TRAS LAS PREINAUGURACIONES DE LAS MENCIONADAS INFRAESTRUCTURAS CELEBRADAS DURANTE LA PASADA CAMPAÑA ELECTORAL? (Número de expediente 180/001975.)**

La señora **PRESIDENTA**: Preguntas dirigidas al señor ministro de Fomento. En primer lugar, pregunta número 9, que formula el diputado don José Antonio Labordeta Subías.

El señor **LABORDETA SUBÍAS**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, hay dos infraestructuras dependientes del Ministerio de Fomento que son claves para las redes de comunicación en Zaragoza y en Aragón, la estación intermodal de Delicias y el cuarto cinturón de ronda. La primera de ellas está ligada a la llegada del tren de alta velocidad en Aragón que está convirtiéndose en una especie de novela por entregas, estando pendiente todavía el fijar una fecha definitiva para su puesta en marcha. Ligada a esta situación nos encontramos con otra indefinición temporal: ¿cuándo estará en condiciones la nueva estación intermodal de Delicias? La preinauguración de este equipamiento para Zaragoza en plena campaña electoral, además de no tener la relevancia que un equipamiento de este tipo merece, ha supuesto unos problemas añadidos para los usuarios durante

demasiado tiempo y ha dejado en evidencia que la infraestructura todavía no ha completado su actuación. Por cierto, no queremos dejar pasar la oportunidad de felicitar públicamente al equipo de arquitectos y a todos los trabajadores por la nueva y espléndida estación. Se abrió este centro intermodal en precario, sin instalaciones adecuadas de servicio para los viajeros, con varias plantas de aparcamientos cerrados, sin accesos viarios seguros, con casi todas las vías de tren cerradas. De este modo, durante tres semanas los usuarios del ferrocarril convencional han estado soportando los transbordos en autobús para determinados viajes en las estaciones de Casetas y Zuera, no acondicionadas para esta actividad y en condiciones pésimas para el viajero. Los retrasos de los trenes llegaban a alcanzar la hora y media en demasiadas ocasiones y además no se devolvía el importe por considerar RENFE que la demora era ajena a su causa.

Por otro lado, las prisas electorales, me temo también, obligaron a preinaugurar —siempre aprendemos nuevas palabras— el denominado cuarto cinturón de ronda de Zaragoza, de hecho, se abrió en tales condiciones al tráfico rodado que tuvo que volver a cerrarse posteriormente dada la cantidad de actuaciones que estaban pendientes. No existen accesos desde la carretera de Alcañiz y desde la de Teruel, un cinturón sin accesos, se deshicieron vallados ya colocados y la convivencia de obras y tráfico desvirtúan la movilidad rápida por esta vía.

Ante este cúmulo de circunstancias queremos que nos informe sobre los plazos previstos y preguntamos: ¿Cuándo tiene previsto el Ministerio de Fomento culminar definitivamente las distintas actuaciones que tiene pendientes en la ciudad de Zaragoza, concretamente la nueva estación intermodal de Delicias y el denominado cuarto cinturón de ronda, tras las preinauguraciones celebradas durante la pasada campaña electoral?

Muchas gracias, señor ministro.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Labordeta.

Señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Muchas gracias, señora presidenta.

Señor diputado, la nueva estación de Zaragoza-Delicias se encuentra parcialmente en servicio y está siendo utilizada por los trenes convencionales con parada comercial en Zaragoza, disponiendo de todas las instalaciones necesarias para la operación ferroviaria y todos los servicios necesarios para los viajeros, como venta de billetes, atención al cliente, aparcamiento, área de restauración, librería, estanco, tienda de regalos y alquiler de vehículos. Están en obras la construcción de una estación de autobuses y un conjunto de dotaciones adicionales, así como el segundo vestíbulo en el lado oeste de la estación, que va a permitir especializar estas instalaciones para que en su momento uno de los vestíbulos sea de salidas y otro de llegadas, exactamente como en

estos momentos, después de las obras, está ocurriendo ya en la estación de Atocha.

En cuanto a las obras para la transición de la red convencional a la nueva red, S.S. sabe que desde hoy todos los trenes utilizan la estación de Delicias. El cambio se ha hecho en 23 días en lugar de en 30 días, con un ahorro de una semana.

El cuarto cinturón, señoría, está terminado en todo aquello que afecta a las obras que la funcionalidad de la vía requiere y, como ocurre en las grandes infraestructuras, hay obras que se pueden considerar de remate, que no son imprescindibles para la funcionalidad y que pueden continuar en las próximas semanas. Lo que me parece absurdo es que S.S. se crea determinadas informaciones en virtud de las cuales, como hay dos tramos de autovía que conectan con el cuarto cinturón, el que está incompleto es el cuarto cinturón. Las que están incompletas son el tramo de autovía de la Sagunto-Somport-Zaragoza-María de Huerva, que entrará en servicio en febrero del año 2005, y el tramo Zaragoza-Burgo de Ebro, de la autovía hacia Castellón, con fecha de finalización en el año 2003. Es imposible que el cuarto cinturón pueda estar en servicio y conectado con dos tramos de autovías que se encuentran contractualmente en obras. Por eso, señoría, puedo decirle que el conjunto de obras que afectan a las infraestructuras de Zaragoza capital todas ellas están en servicio en los plazos contractuales previstos.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL DIPUTADO DON SALVADOR SEDÓ I MARSAL, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿PUEDE CONCRETAR EL GOBIERNO EL CALENDARIO PARA LA PUESTA EN MARCHA DE LA LÍNEA DE TREN DE ALTA VELOCIDAD ENTRE MADRID Y LLEIDA? (Número de expediente 180/001978.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 12, que formula el diputado don Salvador Sedó i Marsal.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, a principios del pasado mes de marzo, en esta Cámara, y como consecuencia de interpelación, debatíamos una moción sobre la red ferroviaria. En ella se instaba al Gobierno a seis puntos o epígrafes que obtuvieron distinta suerte en las votaciones. De entre ellos, y con voto afirmativo de la Cámara, prosperó la instancia siguiente: se insta al Gobierno a realizar un completo y detallado análisis de la línea de tren de alta velocidad entre Madrid y Lleida, al objeto de

detectar y corregir por completo todas las incidencias y anomalías que se han observado a lo largo de los distintos trayectos de prueba. Detectadas las anomalías, se procederá a definir un calendario preciso para subsanar las mismas con plenas garantías de seguridad.

Señor ministro, han pasado prácticamente tres meses. Parecía que la solución había llegado, pero ello no ha sido así. Por tanto, creo oportuna, en base a la moción aprobada y al tiempo transcurrido, la pregunta de: ¿Puede concretar el Gobierno el calendario para la puesta en marcha de la línea de tren de alta velocidad entre Madrid y Lleida?

Muchas gracias, señor Sedó.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señor diputado, una vez finalizado el plazo del 31 de mayo para el cumplimiento del programa de obras acordado entre el GIF y la unión temporal de empresas adjudicataria de la obra, se han comunicado desde el GIF a la unión temporal de empresas 52 anomalías pendientes de corrección. De estas anomalías hay cinco de mayor entidad, cuya corrección es indispensable para iniciar la fase previa de pruebas anterior al inicio de la explotación comercial de la línea. Estas anomalías, que han sido descritas públicamente por el GIF, son las siguientes. Primero, la adecuada información de alarmas y averías. El operador de tráfico debe disponer en tiempo real de la información detallada de alarmas y de los elementos que fallan. Segundo, control de secuencia de bloqueo y mando de normalización del bloqueo. Esta función está implementada en la línea Madrid-Sevilla y permite que el operador tenga constancia de incidencias en el bloqueo para adoptar las medidas que sean necesarias. Tercero, protección de flanco de las rutas. No es admisible que el enclavamiento que estamos examinando permita establecer una ruta estando ocupados los circuitos de vía de otra ruta incompatible con la primera entre la señal de flanco y la ruta principal. Cuarto, sucesión automática. Durante la realización de trabajos en vía, y en caso de que la sucesión automática no se haya desactivado, pueden producirse aperturas de señales que entrañan inseguridad de los trabajos en la vía o de la propia circulación que invade la ruta. Y, quinto, la norma de representación videográfica que figura en el pliego técnico establece claramente cómo deben estar representados los elementos sin datos. El operador de la instalación debe distinguir claramente este estado de otros estados de avería o alarma, también definidos, para poder tomar las acciones correspondientes a cada caso. Sólo tras la corrección de estas anomalías, y sólo tras su corrección, por parte de la unión temporal de empresas, el GIF estará en condiciones de abordar los pasos siguientes del calendario de puesta en servicio. Confío que se pueda hacer en semanas. El GIF ha dado un plazo de quince días para su corrección.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Gracias, señor ministro, por la información facilitada, en parte preocupante, porque todavía quedan cinco anomalías de mayor entidad que en semanas estarán resueltas.

Señor ministro, no quiero entrar en el campo de críticas catastrofistas, interesadas o descalificaciones, quiero que cuanto antes se solucionen los problemas de esta infraestructura que debía ser modélica. Espero que la alta velocidad entre Madrid, Cataluña y la frontera francesa recupere el prestigio que todos deseábamos, pero será difícil superar la impresión popular de que se ha construido una obra y un tren de segunda categoría. Me preocupan algunos elementos, por cuanto tengo en mis manos el informe aprobado por el pleno del Tribunal de Cuentas, de fecha 27 de junio de 2002, en cuyas conclusiones 4.<sup>a</sup>, 6.<sup>a</sup> y 7.<sup>a</sup> se habla de los retrasos en las obras surgidos desde el informe relativo al GIF, y dice: Las incidencias surgidas en el desarrollo de las obras producen retrasos...

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias señor Sedó.

Señor ministro, le quedan escasos segundos.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Lo que S.S. califica de una obra de segunda categoría, para el Ministerio de Fomento es una obra orgullo de España en toda Europa.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL DIPUTADO DON ANDRÉS JOSÉ AYALA SÁNCHEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL GOBIERNO: ¿CUÁL ES LA SITUACIÓN DEL PROYECTO Y DE LA OBRA DEL SISTEMA AUTOMÁTICO DE SEÑALIZACIÓN Y CONTROL (CTC) DE LA LÍNEA FERROVIARIA CHINCHILLA-MURCIA-CARTAGENA? (Número de expediente 180/001982.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 16, que formula el diputado don Andrés José Ayala Sánchez.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, el pasado día 3 de los corrientes ocurrió el desgraciado accidente por todos conocido del choque frontal de los dos trenes en la línea férrea Chinchilla-Cartagena, que ha tenido como grave consecuencia la pérdida de vidas humanas y de heridos que tardarán tiempo en curar. Usted no es ajeno a la conmoción que el mismo ha producido, ya que desde el primer

momento se personó en el lugar del accidente, adoptó las medidas de urgencia necesarias y ha seguido todas sus incidencias. Todos los ciudadanos estamos muy afectados por este accidente. Algunos sectores están incidiendo en la responsabilidad directa de falta de inversiones en la vía convencional y están denunciando su abandono en beneficio de otros proyectos, a lo cual usted ha dado cumplida respuesta. Es claro que debemos discernir entre las causas, por un lado, y el estupor que se produce ante consecuencias tan terribles e incomprensibles.

Señor ministro, en estos momentos la sensibilidad social demanda todo tipo de explicaciones acerca de la situación del sistema de señalización de esa vía y las causas del accidente que, tal y como ha señalado esta mañana en el Senado, parece que funcionaba correctamente. Pero también, señor ministro, hay que dar todo tipo de explicaciones para el futuro y, sobre el nuevo sistema automático de señalización y control entre Chinchilla y Cartagena, si tendrá superiores garantías para los usuarios, si dispondrá de la mejor tecnología existente, de sus previsiones temporales para su funcionamiento, etcétera. Así, señor ministro, explíquenos cuál es la situación del proyecto y de la obra del sistema automático de señalización y control de esta línea y sus previsiones de funcionamiento.

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Ayala.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Gracias, presidenta. Señor diputado, muchas gracias por su pregunta.

Querría hacer una consideración de carácter general antes de contestar con detalle a su pregunta, y es que los distintos sistemas de señalización y control que se utilizan en los ferrocarriles europeos todos tienen el mismo nivel de seguridad. Otra cuestión es que cada uno de ellos tenga características distintas para atender diferentes niveles e intensidades de tráfico. En el caso de la línea Chinchilla-Cartagena, al iniciarse esta legislatura en diciembre de 2000, el ministerio impulsó la licitación del concurso para la redacción del proyecto de las nuevas instalaciones de señalización y control en la línea Chinchilla-Cartagena, un CTC, enclavamientos, bloqueos y radiocomunicación tren-tierra. El 20 de marzo del año 2001 se adjudicó el proyecto a la empresa Ineco, que finalizó y fue supervisado el 10 de febrero de este año, a partir del cual se permitió la licitación de las obras por un importe de 34,5 millones de euros. Esta licitación apareció en el Boletín Oficial del Estado del 13 de febrero de este año. Se presentaron cuatro ofertas y el 29 de abril el consejo de administración de RENFE adjudicó a Dimetronic, por un importe de 29,4 millones de euros, la adjudicación de las mismas. El contrato

estaba firmado desde el día 12 de mayo y las obras ya han comenzado en su fase de preparación y muy pronto sobre el propio terreno. Además, está licitada toda la tarea de trabajos de vía en la modificación de los esquemas en nueve estaciones, que es complementaria de la anterior, por un importe de 1,5 millones de euros, obra adjudicada a la empresa Vías y Construcciones. También está adjudicada a la empresa Arteixo la instalación del sistema de radiocomunicación tren-tierra por un importe de 2,08 millones de euros. Este conjunto de instalaciones tienen un plazo para su ejecución y su entrada en servicio de 18 meses a partir de este momento, suponen en conjunto una inversión de 33 millones de euros y permitirá a la línea Chinchilla-Cartagena tener un sistema de bloqueo automático que sustituya al actual bloqueo telefónico, ambos con el mismo nivel de seguridad, éste con mayor capacidad para atender en el futuro las demandas de tráfico.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor ministro.

— **DEL DIPUTADO DON ISMAEL BARDISA JORDA, DEL GRUPO PARLAMNETARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿CUÁLES SON LOS CRITERIOS APLICABLES PARA DUPLICAR VÍAS EN LOS DIFERENTES ITINERARIOS FERROVIARIOS ESPAÑOLES? (Número de expediente 180/001983.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 17, que formula el diputado don Ismael Bardisa Jordá.

El señor **BARDISA JORDA**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro de Fomento, yo también quiero lamentar el accidente que hubo el pasado día 3 de junio con un choque frontal entre el tren Talgo y el tren mercancías, así como expresar el dolor de todos los diputados por este accidente. También quiero hacer un análisis de la situación política después de este accidente y sobre todo decir que lo importante, cuando hay un accidente de este tipo, es hacer un análisis riguroso sobre la causa del accidente. Las causas de los accidentes de trenes se pueden deber a muchos motivos, pueden ser errores humanos, pueden ser fallos técnicos materiales, pueden ser fallos técnicos en la infraestructura de las vías o puede ser insuficiencia en la normativa de circulación ferroviaria. En este sentido, creo que la causa está determinada, está clara y hay que ser riguroso, porque corresponde a un fallo humano. El jefe de circulación de la estación de Chinchilla puso en verde el semáforo de salida cuando realmente la vía estaba ocupada por un tren de mercancías, y en ese sentido el Ministerio de Fomento ha sido lo suficientemente riguroso como para analizar e investigar la causa. Lo que creo que está pasando en este momento es que está habiendo una manipulación y se está intentando atribuir una causa

distinta, sobre todo por algunos grupos políticos, que están aprovechando el accidente para obtener réditos políticos, algo que considero lamentable.

Señora presidenta, tengo una nota de EFE del día de hoy en la que informa de que ha habido un accidente en el que han muerto cinco personas y han resultado heridas 25 en Alemania occidental, en un choque frontal de trenes. La causa que se baraja, según dice EFE, como detonante del accidente sería una señal defectuosa. Quiero lamentar también este accidente en un país como Alemania occidental, miembro de la Unión Europea, que también obedece a un fallo humano.

Señor ministro, lo que quiero es información sobre las actuaciones del Ministerio de Fomento en la ampliación del corredor ferroviario.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Bardisa.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Muchas gracias, señor diputado.

En ningún caso este accidente de Chinchilla puede ser imputado a la circunstancia de la vía única para canalizar las circulaciones de tráficos entre Cartagena y Murcia y Albacete, porque la vía única tiene en ese tramo capacidad suficiente para absorber los tráficos normales que en los días punta circulan por ese itinerario. Por eso, ni en España ni en ningún país moderno la duplicación de la vía de una línea ferroviaria viene originada por problemas de seguridad, sino que viene originada por problemas de capacidad y de regularidad.

La capacidad de circulación de trenes de una línea es un concepto dinámico, que está influido por una serie de factores que varían con el tiempo, por lo cual es necesario hacer un seguimiento constante y, por tanto, adaptarlo en el tiempo. Los parámetros que influyen en una administración ferroviaria para pasar de vía simple a vía doble son los siguientes. Primero, la distancia entre las estaciones de la línea; segundo, las velocidades máximas de ese recorrido; tercero, las velocidades máximas de los trenes que circulan por ese recorrido; cuarto, las rampas y las pendientes de la vía y, quinto, el propio número de circulaciones y su distribución temporal. Cuando el número de trenes que circulan por un trayecto en vía única se va acercando a su capacidad teórica, es cuando se plantea la necesidad de duplicación de la vía, de tal forma que nunca se llegue a su saturación. Como dato comparado, en el seno de los países de la Unión Europea, Alemania tiene 18.000 kilómetros de vía única; Francia tiene 13.355 e Italia, 9.805 kilómetros de vía única, y son países con redes ferroviarias modernas. España tiene 9.177. Es verdad que son el 73 por ciento de toda la red, pero también es verdad que por las vías dobles en España circulan en estos momentos el 65 por ciento de los tráficos españoles, es decir, los principales corredores españoles por razón de tráfi-

co tienen vía doble, lo cual no es obstáculo para sigamos mejorando las condiciones...

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL DIPUTADO DON LUIS ORTIZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿CUÁL ES EL NIVEL DE SEGURIDAD, EN TÉRMINOS COMPARADOS CON OTROS PAÍSES EUROPEOS, DE LA RED FERROVIARIA ESPAÑOLA? (Número de expediente 180/001984.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 18, que formula el diputado don Luis Ortiz González.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, a los miembros del Grupo Parlamentario Popular nos es conocido y constatamos la especialísima preocupación por la seguridad expresada por el señor ministro como uno de los ejes de la política de su departamento y, en particular, me refiero al pasado 15 de junio de 2000, cuando el ministro tuvo ocasión de exponer los principios básicos de la política de su departamento. La seguridad era uno de los ejes fundamentales.

En términos de normativa más reciente, en el proyecto de ley del sector ferroviario remitido por su departamento —que, por cierto, esta mañana hemos dictaminado en Comisión—, se dice en su preámbulo: El ferrocarril es un modo de transporte esencial en la sociedad española actual, seguro y con escasa incidencia en el medio ambiente y en el consumo energético. Es decir, desde el principio se enfatiza en la seguridad, que constituye —como digo, nos consta— uno de los ejes de la política de su departamento.

En este contexto, el desdichado accidente ocurrido el pasado 3 de junio en la línea Chinchilla-Cartagena ha suscitado, como se ha subrayado por alguno de los intervinientes anteriores, una importante conmoción social, una conmoción en la opinión pública y una conmoción en los medios de comunicación, incluso conmoción en las fuerzas políticas y en los grupos de oposición, algunos de ellos buscando no sólo una responsabilidad jurídica —lo que sería absolutamente lógico—, sino también responsabilidades políticas, lo que se entiende menos, salvo que exista una especial relación causa-efecto que no acabamos de entender. Pues bien, en la línea de las preguntas anteriores, creo que es oportuno recordar —ha empezado a hacerlo el señor ministro en la respuesta a la pregunta anterior— cuál es el nivel comparativo de seguridad de la red ferroviaria española en relación con la de otros países europeos, como consta en la pregunta que figura en el orden del día: ¿Cuál es el

nivel de seguridad en términos comparados con otros países europeos de la red ferroviaria española?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Ortiz.

Señor ministro de Fomento.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señora presidenta, señor diputado, no encuentro otra forma de responder a su pregunta que recurriendo a las estadísticas de accidentalidad publicadas por la Unión Internacional de Ferrocarriles. Estas estadísticas internacionales, convencionales, utilizan el concepto de accidente importante como base de referencia comparada. Un accidente importante es aquel producido por la circulación del material móvil en plena vía o en las estaciones que dé lugar a que haya alguna persona fallecida, a que haya alguna persona herida grave, a que haya daños materiales por valor superior a 100.000 euros o a que haya perturbaciones en la circulación de los trenes superiores a 6 horas. Partiendo de estas premisas y de estas consideraciones que homologan las estadísticas de accidentes a nivel de UIF, puedo decirle que la evolución de estos últimos años y concretamente desde 1996 a 2000, tomando como referencia el índice de accidentalidad que es la frecuencia de ocurrencia de un accidente importante por cada millón de trenes/kilómetro recorridos, sitúan el coeficiente español en 0,46, superado por Francia, 0,64 en índice de accidentalidad; superado por Alemania, con un índice de accidentalidad superior, del 0,57; por Austria, con un 0,84, o por Bélgica, con 1. Teniendo un índice menor y por lo tanto un mayor coeficiente estadístico de seguridad, Italia tiene un 0,28 y Suiza un 0,40. Es decir, en Europa hay dos países que tienen mejores índices estadísticos de seguridad que los españoles y España tiene índices mejores que los principales países de Europa central. Lo más importante no es tanto esta situación en términos comparados cuanto reconocer que entre 1996 y 2002 hemos reducido prácticamente a la mitad el índice de accidentalidad, que ha pasado del 0,65 en el año 1996 a 0,38, fruto de los trabajos constantes que hace la Administración ferroviaria para mejorar la seguridad de los ferrocarriles españoles. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA MERCEDES GALLIZO LLAMAS, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿TIENE ALGUNA PREVISIÓN DE FECHAS PARA LA INAUGURACIÓN DEL TREN DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA-LLEIDA? (Número de expediente 180/001994.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 28, que formula la diputada doña Mercedes Gallizo Llamas.

La señora **GALLIZO Y LLAMAS**: Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, ha faltado usted reiteradamente a la verdad sobre la puesta en marcha del tren de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida al comprometerse que entraría en funcionamiento en 2002 en esta Cámara y en respuestas escritas. La última que yo tengo tiene fecha de noviembre de 2002. En diciembre dijo que lo que faltaba para tomar las decisiones de calendario era que se superasen con éxito las pruebas de los sistemas de señalización y seguridad, pero la verdad es que el sistema no sólo no estaba aprobado, sino que ni siquiera estaba terminado de instalar. Ni siquiera el sistema ASFA, que no es el de la alta velocidad que se prometía, sino el de 200 kilómetros por hora y que todavía, como nos ha dicho hoy, tiene fallos importantes. ¿Va a seguir dando largas sobre las fechas, señor ministro?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Gallizo.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Hasta ahora he procurado siempre dar las respuestas en tiempo real a las preguntas que se me venían formulando, el problema es que S.S. confunde mentir con equivocarse.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

Señora Gallizo.

La señora **GALLIZO LLAMAS**: Señor ministro, tres meses antes de las elecciones hicieron unos viajes promocionales del AVE, el primero de los cuales comenzó llevando a más de 200 periodistas de Lleida a Madrid por una línea que no tenía acabados de instalar los sistemas de señalización y seguridad y que no había sido probada, una equivocación importante. Como conejillos de indias, volaron los periodistas alcanzando los 300 kilómetros por hora por una línea que ahora se nos dice que sólo tiene seguridad para funcionar a 110 kilómetros por hora como máximo cuando esté totalmente comprobada. Tuvieron que suspender los viajes porque los trenes se paraban, la línea no funcionaba, en fin, bastante ridículo. Han sido ustedes capaces de abrir la nueva estación de Zaragoza sin trenes, señor ministro, una cosa inaudita, obligando a los usuarios a desplazarse en autobuses desde apeaderos. Todavía hoy no sabemos cuándo se pondrá en marcha la alta velocidad, ni siquiera sabemos a ciencia cierta cuándo se pondrá en marcha la velocidad media o la velocidad alta de los 210 kilómetros por hora. Tampoco sabemos cuánto dinero llevamos perdido en este desastre. Se evalúa la

pérdida en 30 millones de las antiguas pesetas por día que no funciona el AVE.

Señor Cascos, usted ha hecho una gestión nefasta de este proyecto y ha demostrado una ineficacia espectacular y, sin embargo, viene usted aquí desafiante a perdonarnos la vida a quienes criticamos su gestión, haciendo gala de una arrogancia indigna de un servidor público que ha hecho mal su trabajo. Orgullo de España, dice. Su soberbia no disimula su gestión. Su gestión es un desastre. Además quiero decirle que cuando uno no asume su responsabilidad en lo que hace mal, acaba convirtiéndose en el peor de los irresponsables. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Gallizo.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señora presidenta, señora diputada, no sé si su señoría ha echado la cuenta de 14 años por 365 días con la cuenta que S.S. ha dicho que se pierde por cada día que no llega el AVE a Zaragoza, porque esa es la cuenta real **(La señora López i Chamosa pronuncia palabras que no se perciben.)** que se puede establecer para demandar responsabilidades políticas a un gobierno que se ha olvidado de la comunicación de Madrid con Zaragoza, con Lleida y con Barcelona durante 14 años. **(Aplausos.)** A partir de aquí, le doy todas las explicaciones que quiera de por qué la previsión que se hizo en el año 1997 no se ha cumplido en diciembre del año 2002, y asumo gustoso esas explicaciones. En una obra de 84 meses llevamos seis meses de retraso y acepto la comparación con cualquier administración, acepto la comparación con cualquier administración en plazos de cumplimiento de obras en España, con cualquiera. **(Aplausos.)** Y si ahora su señoría quiere saber qué es lo que en estos momentos está previsto, pues está previsto que la Unión Temporal de Empresas resuelva las incidencias que todavía no permiten que el GIF reciba la obra y pueda validar las instalaciones. Una vez que esas instalaciones estén recibidas, el GIF procederá con RENFE a verificarlas, y la verificación consiste en la circulación de trenes por la línea de manera progresiva y continua hasta que esa circulación acredite la fiabilidad en el funcionamiento global del sistema. El funcionamiento global son las instalaciones de energía, las instalaciones de señalización y protección del tren, las instalaciones de telecomunicaciones, las de detección de cajas que permiten conocer el estado del sistema de rodadura de los trenes y las de telemando desde el centro de regulación de Zaragoza. El plazo exacto, señoría, dependerá de la propia evolución de las pruebas de fiabilidad, pero confío que esté, como he dicho, en torno a unas semanas. Sólo a partir del momento que estén superadas las pruebas de fiabilidad **(La señora Gallizo Llamas pronuncia palabras que no se perciben.)**, el GIF y RENFE iniciarán la explotación comer-

cial. Para nosotros es más importante la seguridad que la prisa, a su señoría ya veo que le importan más las prisas que la seguridad. **(La señora Gallizo Llamas: Es más importante la seguridad.—Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA TERESA CUNILLERA I MESTRES, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿HAN FINALIZADO LAS OBRAS DE SEÑALIZACIÓN Y SEGURIDAD DE LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-ZARAGOZA-LLEIDA? (Número de expediente 180/001995.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 29, que formula la diputada doña Teresa Cunillera i Mestres.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, ¿han finalizado las obras de señalización y seguridad de la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Lleida?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Cunillera.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señoría, no.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Muchas gracias.

Señor ministro, usted ha hecho una distinción entre mentir y equivocarse. Siguiendo con su discurso, equivocarse tanto y tan seguido, durante tantos años, sólo tiene una palabra: incompetencia. Usted es un incompetente en toda su gestión en el ministerio. **(Rumores.—Protestas.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio. Señor Blancas, guarde silencio. **(La señora López i Chamosa: ¡No os subáis a la parra!)**

Señora López, guarde silencio también. **(Un señor diputado: La verdad duele)**

Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Insisto, por si no me han oído. Equivocarse tanto, durante tanto tiempo, es ser incompetente. Usted es incompetente en el ferrocarril convencional, como se ha demostrado aquí, por la falta de su interés y de inversión. Usted es

incompetente, porque nos ha prometido un orgullo de España, un AVE, que al final resulta que es un AVE que va cada día a una velocidad más lenta. Usted da un paso más hacia adelante, porque comete la irresponsabilidad de echarle siempre la culpa a los demás, y no lo digo sólo por nosotros los socialistas, que somos su obsesión. Le quiero recordar que en este país funciona un solo AVE que construyó un gobierno socialista, con 11 años sin ningún problema y sin ningún contratiempo. Este AVE que usted no puede inaugurar, porque lo ha gestionado mal... **(Rumores.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señor Bardisa, guarde silencio.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: ... empezó el año 1995 con un gobierno socialista.

Usted se ha metido también irresponsablemente con los medios de comunicación. Usted ve confabulaciones judeomasónicas en contra de su gestión, como si fuera un incomprendido. Su problema es que nosotros le comprendemos muy bien y los españoles le han comprendido perfectamente. Usted coge el presupuesto y lo gasta en primeras traviesas y en inauguraciones y no le queda para el ferrocarril, no le queda para el AVE. Últimamente, ha encontrado otro culpable: las empresas. Usted y todo su ministerio montaron todo un aparataje de propaganda, prometiendo que el día 31 de mayo estarían acabadas las obras y no están acabadas. Ustedes le han echado la culpa a las empresas, tercer culpable ajeno, y esas empresas se han defendido y han dicho algo tan serio como que no han podido acabar las obras porque el GIF ha entregado las vías con retraso, algún tramo con 18 meses de retraso. Usted se comprometió aquí a que si las empresas no entregaban las obras, iría al juzgado a denunciarlas. Hoy tiene que decirnos muy claro quién es el que miente. ¿El GIF, que ha detectado anomalías, las empresas, o usted, cuando dice que va a ir al juzgado y no va? Yo creo que usted irresponsablemente está actuando como ministro de Fomento, porque no está cómodo en Fomento, porque se ve que, vocacionalmente, es usted un ministro cazador y pescador. **(Aplausos.—Protestas.)**

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Cunillera.  
Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señora presidenta, señoras y señores diputados, ya se ve que el tono de las críticas tiene un calado y una solvencia que me permiten decir que me siento orgulloso de mis aficiones y seguiré siendo fiel a mis aficiones. **(Aplausos.)** Yo me siento orgulloso de las mías, S.S. responderá de las suyas.

Señoría, lo que han hecho ustedes durante 14 años es construir 470 kilómetros de alta velocidad, y ni uno

más, al servicio de la política de los grandes eventos del año 1992, y en el año 1993 pincha España. **(Rumores.)** En este momento, señoría, están en obras 1.500 kilómetros de alta velocidad en las distintas comunidades autónomas españolas. **(Aplausos.)** Eso es lo que SS.SS no soportan. **(Risas.—Rumores.)**

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): No lo soportan. No lo soportan en Galicia, no lo soportan en Asturias, no lo soportan en Castilla y León, no lo soportan en Castilla-La Mancha, en la Comunidad Valenciana, en Madrid, en Andalucía, en Extremadura... No lo soportan, señorías. Ese es su problema. **(Aplausos.)** Por eso hacen una oposición carroñera. **(Rumores.—Protestas.)** Y si no fuera porque las circunstancias les ayudan cuando se produce un accidente, ni siquiera tendrían voz en este Congreso para hacer una sola crítica, porque todas sus críticas se apoyan en desgraciados accidentes. Esa es su oposición, señorías. **(Rumores.—La señora Cunillera i Mestres pronuncia palabras que no se perciben.)** Mientras tanto, no existe otro camino para la Administración española que respetar el Estado de derecho cuando un contratista no cumple los plazos contractuales de su oferta, que es lo que está haciendo el Ministerio de Fomento. Propóngame S.S. una alternativa. Dígame S.S. qué haría un gobierno socialista si un contratista en la fecha contractual, reiterada en abril, que iba a ser el 31 de mayo, no cumple. Dígame, señoría, por favor, con el Estado de derecho en la mano, lo que haría. **(Rumores.)** Ya sé lo que hacían los gobiernos socialistas para construir líneas de alta velocidad al margen del Estado de derecho. Ya lo sé. **(Aplausos.—La señora Cunillera i Mestres: Que te vas a pillar los dedos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias. **(Rumores.)**

— **DEL DIPUTADO DON FRANCISCO CONTRERAS PÉREZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿PODEMOS CONOCER LAS RAZONES DE LOS MÚLTIPLES ACCIDENTES FERROVIARIOS OCURRIDOS DURANTE ESTE AÑO? (Número de expediente 180/001996.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 30, que formula el diputado don Francisco Contreras Pérez. **(Rumores.)**

Señorías, guarden silencio.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, yo creo que tiene un grave problema y es que en democracia es muy grave que un ministro

no sepa aceptar la crítica con buen talante y enseguida acuda a descalificar a la oposición como una oposición carroñera. Este es un problema muy serio que usted tiene.

Señor ministro, este año se ha producido un importante número de accidentes ferroviarios, algunos de ellos de gran dramatismo e impacto social, como el ocurrido en Tobarra y recientemente el de Chinchilla. Sin duda esta sucesión de accidentes en los últimos meses ha provocado una gran alarma social y ha roto la imagen que tuvo el tren como un modo seguro de transporte. Por ello, le formulo la siguiente pregunta. ¿Cuáles son las razones de los múltiples accidentes ferroviarios ocurridos durante este año?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Contreras.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Los accidentes ocurridos durante el año 2003 obedecen a cuatro grupos genéricos de causas. Hay unos derivados de las circunstancias climatológicas adversas en determinadas zonas del territorio español, otros son derivados de problemas de la infraestructura viaria, otros han sido fallos humanos del personal ferroviario y otros han sido imprudencias de conductores que han invadido la vía siendo personal ajeno a la administración ferroviaria.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

Señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, ustedes siguen sin querer ver la realidad. Ante los numerosos y graves accidentes del mes de junio se han atrincherado en que los accidentes se deben a sabotajes —se le ha olvidado—, a factores meteorológicos o a fallos humanos, pero son incapaces de hacer alguna propuesta que dé confianza a los ciudadanos en los servicios públicos. Ante las críticas lógicas al Ministerio de Fomento cuando ocurren estas tragedias, nos encontramos con que éste, en lugar de responder con argumentos y propuestas, acude al insulto y la descalificación. Acabamos de verlo. Basta con entrar en su página web y ver las descalificaciones del señor secretario de Estado al presidente de la Confederación de Empresarios de Murcia, señor Del Toro.

Señor ministro, los ciudadanos tienen la percepción de que la España que va bien del señor Aznar se ha desdoblado en la España que se intenta vender desde los despachos de Fomento, la de los grandes proyectos de alta velocidad —por cierto, que aún no se ha inaugurado ni un solo kilómetro de esos 1.500 que dice usted que están en construcción— y la otra, la España real de la red convencional, utilizada por la mayoría de los ciu-

dadanos y abandonada por su ministerio. Todo el mundo coincide en que falta más inversión en conservación de la red, en sistemas de seguridad y en eliminación de pasos a nivel. Señor ministro, la seguridad es un tema muy serio y ustedes tienen la obligación de garantizarla por igual a todos los usuarios. Tienen que alejarse de la improvisación. En la línea Chinchilla-Murcia en el año 2001 estaba prevista la instalación del sistema automático de control de tráfico ... (**Aplausos.**)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Contreras.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señora presidenta, señor diputado, casi todo el mundo sabe cuáles han sido las causas de este accidente y del resto de los accidentes que han ocurrido, con independencia de que S.S. impute más o menos responsabilidad al Ministerio de Fomento o a la Administración ferroviaria. Pero no es bueno tergiversar las causas de los accidentes, entre otras cosas porque no contribuye a solucionarlos. Su señoría ha utilizado argumentos falsos. El primero, que hay poca inversión ferroviaria. Mire señoría, entre los años 1990 y 1995 las inversiones en la red convencional se movían entre 200 y 300 millones de euros al año. En el año 2002 hemos invertido en la red convencional 535 millones de euros. Tengo aquí el gráfico de las evoluciones de inversiones en la red convencional española en la secuencia 1982-2003 y estos son datos reales, contrastables con la contabilidad pública y, por ello, no manipulables. Por tanto, descarte ya una disminución de las inversiones.

En segundo lugar, siendo muy lamentables los accidentes que han ocurrido este año y el año anterior, son tan lamentables como los que han ocurrido cualquiera de los años, y no sé si S.S. se ha tomado la molestia de revisar las estadísticas antes de hacer esta pregunta tan poco fundada. Quiero decirle que si los accidentes son importantes en función del número de víctimas, el año histórico reciente con más víctimas fue 1983, con 114; el segundo, el año 1988 con 88 víctimas; el tercero, el año 1997 con 84 víctimas; el cuarto, el año 1989 con 81 víctimas; el quinto, el año 2002 con 78 víctimas ... (**Aplausos.**)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA AMPARO MARZAL MARTÍNEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, QUE FORMULA AL SEÑOR MINISTRO DE FOMENTO: ¿VA A CONSIDERAR EL GOBIERNO PRIORITARIA LA INVERSIÓN EN MANTENIMIENTO DE LA RED CONVENCIONAL DE FERROCARRILES? (Número de expediente 180/001997.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 31, que formula la diputada doña Amparo Marzal Martínez.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: Muchas gracias, señora presidenta.

Señor ministro, ¿va a considerar el Gobierno prioritaria la inversión en mantenimiento de la red convencional de ferrocarriles?

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Marzal.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Ya lo ha considerado prioritario y lo está ejecutando.

La señora **PRESIDENTA**: Gracias, señor ministro. Señora Marzal.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: Señor ministro, yo, como diputada por Murcia, me he hartado de pedirle que invierta más y mejor, que resuelva los graves problemas de la red ferroviaria convencional: trazados antiguos, material obsoleto, inseguridad. Ustedes no han hecho caso. Han desplazado año tras año sus promesas en los presupuestos generales, han hecho desaparecer proyectos ya comprometidos, ejecutan las obras a golpe de catástrofe. Las obras que usted dice no se han visto, pero sí, por desgracia, los accidentes. Eso sí, usted siempre encuentra alguien a quien culpar. Por ejemplo, a los ayuntamientos, a quienes ha desplazado la responsabilidad de suprimir los muchos pasos a nivel que todavía quedan en la red ferroviaria. Por ejemplo, a los trabajadores, que vienen reivindicando mejoras en las líneas desde hace tiempo. Y es que usted nunca de equivoca, nunca falla, nunca asume su responsabilidad. Sus explicaciones son siempre las mismas: los socialistas gastaban menos. Si esto fuera cierto, que no lo es, entonces es que ustedes son unos pésimos gestores, porque los resultados son desastrosos, tanto en la alta velocidad como en las líneas convencionales.

He visto cómo los diputados de su grupo son capaces de justificarlo todo, pero déjenme que les ponga otro ejemplo. Les voy a leer unas palabras del presidente del Gobierno murciano, publicadas en prensa y no desmentidas, respondiendo a unos periodistas que hace poco habían venido en tren a Madrid. Al interesarse por el medio utilizado por el presidente en el viaje, el presidente de la región murciana, señor Valcárcel, les responde textualmente: Yo no quiero trenes; trenes cuantos menos mejor. Y continúa: Yo, nada de trenes; no me fío y os recomiendo que la próxima vez vengáis en coche, si puede ser con chófer.

Usted mismo, señor ministro. (**Aplausos.**)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Marzal.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Gracias, señora presidenta.

Señora diputada, S.S. ha hecho un diagnóstico muy interesante de los problemas del tren en Murcia, pero se ha quedado a mitad de camino. Nos ha dicho que el ferrocarril de Murcia tenía trazados antiguos. ¿Me puede S.S. precisar desde cuándo son antiguos los trazados? (**Rumores.**) ¿Desde cuándo, señoría? ¿Desde que el señor Aznar gobierna? (**Rumores.**)

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): ¿Desde el año 1996? (**La señora Marzal Martínez: Toda la vida.**) ¿O son antiguos desde toda la vida y durante 14 años nadie ha hecho la más mínima corrección en los trazados del ferrocarril de Murcia? (**Aplausos.**) Ahora sí se está trabajando en el ferrocarril. (**Rumores.**)

La señora **PRESIDENTA**: Señorías, guarden silencio. Señora Moreno, guarde silencio.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Ahora sí se están licitando proyectos para modernizar el ferrocarril de Murcia, en alta velocidad y en el ferrocarril convencional. Esta tarde le he recordado las fechas del Boletín Oficial del Estado para modernizar y mejorar la automatización de la línea Chinchilla-Cartagena, cosa que a S.S. no le interesa nada. (**La señora Marzal Martínez pronuncia palabras que no se perciben.**)

Le interesa la palabrería vacía para hacer demagogia en relación con las críticas al Gobierno, porque la realidad de los datos, señoría, es muy distinta. Los índices de accidentalidad en España se están reduciendo. (**Rumores.**) Desde el año 1994 hasta 2003 se han reducido a la mitad y, con los parámetros que tiene en estos momentos RENFE para dar cuenta de sus objetivos de calidad y de seguridad que figuran en el contrato programa, los están superando cada año. En la Comisión de Infraestructuras he dado cuenta de cómo el último objetivo del año 2002 para la red por la que circula el 85 por ciento de los trenes, que era para el año 2002 del 76 por ciento, ha obtenido una fiabilidad del 79 por ciento. Su señoría no debería abrir ese debate en los términos que lo ha hecho.

En mi respuesta a la anterior pregunta, que no he podido terminar, quería decir que de los 10 años peores por número de víctimas de accidentes desde el año 1982, siete pertenecen al periodo 1982-1996, siete, señoría. (**Rumores.**) Y yo no estoy hablando de responsabilidades políticas por esos accidentes, estoy diciendo que, por responsabilidad, usen la misma vara de medir, la misma. No les pido más que eso: un mínimo de coherencia.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL DIPUTADO DON JOAN BERTOMEU BERTOMEU, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE: ¿QUÉ MEJORAS INTRODUCE EL ESTUDIO DEL IMPACTO AMBIENTAL AL TRAZADO DE TRASVASE DEL BAJO EBRO? (Número de expediente 180/001985.)**

La señora **PRESIDENTA**: Preguntas dirigidas a la señora ministra de Medio Ambiente. En primer lugar la número 19, que formula el diputado don Joan Bertomeu Bertomeu.

El señor **BERTOMEU BERTOMEU**: Gracias, señora presidenta.

Señora ministra, el Plan Hidrológico Nacional es complejo. Incluye un anexo de inversiones muy numeroso a lo largo y ancho del territorio y entre las aproximadamente 900 inversiones que conlleva el plan, una de ellas es el trasvase del Ebro, lo cual para algunos grupos políticos parece que sea el cien por cien de dicho plan. Actualmente, se está ejecutando cerca del 42 por ciento del plan, lo cual justifica que el Plan Hidrológico Nacional no es sólo el trasvase del Ebro. Lo que sí es cierto es que a partir de la fecha en que se presentó el proyecto del trasvase a exposición pública por el plazo de 60 días surgen una serie de reacciones críticas, principalmente en lo que corresponde a la aprobación del plan integral del delta del Ebro, indicando que éste no está aprobado y que es un condicionante para el posible trasvase, cosa que no me preocupa porque soy consciente de que dicho plan está en fase de aprobación definitiva y que los técnicos competentes en la redacción del plan fijarán el caudal ecológico necesario. La señora ministra podrá ampliar estos datos en la sesión de esta tarde ya que una de las interpelaciones urgentes son las medidas de carácter general que piensa adoptar el Gobierno para dar cumplimiento al plan integral del delta del Ebro.

El trazado de 914 kilómetros aprovecha en su recorrido corredores utilizados por otras infraestructuras y consta de canales, túneles, conducciones de tuberías, sifones, acueductos, balsas de regulación, almenaras y embalses y teniendo en cuenta que afecta a espacios de la Red Natura 2000 es muy importante considerar los impactos ambientales. Por todo ello, señora ministra de Medio Ambiente, le hago la siguiente pregunta: ¿Qué mejoras introduce el estudio del impacto ambiental al trazado de trasvase del Bajo Ebro?

Muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Bertomeu.

Señora ministra de Medio Ambiente.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Rodríguez Herrer): Gracias, señora presidenta.

Como S.S. ha señalado, la semana pasada salió a información pública el proyecto de transferencias desde el Bajo Ebro que autorizó la Ley del Plan Hidrológico Nacional, así como su estudio de impacto ambiental, un proyecto que se está realizando con especial atención al medio ambiente y puede estar seguro que se seguirá trabajando para que el impacto de esta infraestructura sea el mínimo.

Desde que se aprobó la Ley del Plan Hidrológico Nacional en el año 2001, en el Ministerio de Medio Ambiente se ha trabajado para optimizar el trazado del trasvase del Bajo Ebro. Han sido dos años de un intenso trabajo de ingenieros y expertos para conseguir que la conducción del agua tenga el menor impacto posible, menos impacto que por ejemplo una carretera local. Una vez redactado el proyecto, hemos conseguido aprovechar al máximo las infraestructuras hidráulicas existentes, como el canal Cherta-Calig o el canal de la margen derecha del postrasvase. Y no sólo eso. De los 914 kilómetros que hay desde Barcelona hasta Aguadulce, en Almería, el trasvase aprovecha en la mitad de su recorrido corredores utilizados por otras infraestructuras, con lo que su impacto en estas zonas es nulo. Además, se ha prestado especial atención a las zonas protegidas por las que podría atravesar o aproximarse el trasvase. En este sentido se ha diseñado la traza haciéndola discurrir alejada de estos espacios naturales. En algunas de estas zonas incluidas en la Red Natura 2000 se ha optado por realizar túneles, especialmente en lugares como la sierra de la Calderona o en la de Fuente la Higuera, con túneles de más de 11 kilómetros de longitud que comienzan y terminan fuera de la zona protegida. Hemos conseguido reducir a tan sólo 3,3 kilómetros la zona protegida afectada por el trasvase, que en el contexto global representa el 0,4 por ciento de todo el recorrido, los 914 kilómetros. También proponemos proteger la vegetación y evitar el efecto barrera sobre la fauna o el traslado de especies invasoras como el mejillón cebrá. Estudios específicos de fauna y aves, captura y reubicación de especies autóctonas, estudios sobre la afección en el patrimonio arqueológico, son medidas correctoras que se suman a las preventivas y que supondrán una inversión cercana a los 100 millones de euros y esto, señorías, se somete a información pública para que todos los afectados implicados puedan opinar durante los próximos dos meses, uno más de lo legalmente establecido.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

— **DE LA DIPUTADA DOÑA FRANCISCA POL CABRER, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO, QUE FORMULA A LA SEÑORA MINISTRA DE**

**MEDIO AMBIENTE: ¿CUÁL ES LA EVOLUCIÓN DEL PROGRAMA DE CAMINOS NATURALES QUE DESARROLLA EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE? (Número de expediente 180/001986.)**

La señora **PRESIDENTA**: Pregunta número 20, que formula la diputada doña Francisca Pol Cabrer.

La señora **POL CABRER**: Señora ministra de Medio Ambiente, cabe señalar que en España tenemos unos 10.000 kilómetros de infraestructuras en desuso: cañadas, veredas, caminos históricos, así como antiguos trazados ferroviarios. Por ello, el ministerio que usted representa, está llevando a cabo el Programa de Caminos Naturales, basado en acciones encaminadas a dar un uso alternativo a aquellas infraestructuras que están abandonadas, que pueden dejar de ser operativas en su actual uso o que su limitada utilización actual las haga compatibles con usos alternativos.

El Programa de Caminos Naturales español recibió en el año 2000 un premio de Naciones Unidas por su contribución a la mejora de la calidad ambiental, siendo la iniciativa seleccionada entre más de 700 proyectos ambientales de todo el mundo, lo que significa que su ministerio está trabajando mucho en los caminos naturales por su contribución a mejorar las condiciones de vida de los ciudadanos y a la aplicación de la Agenda Hábitat, surgida de la II Conferencia internacional sobre asentamientos humanos. Asimismo es de destacar que el pasado 4 de junio usted misma, señora ministra, presentó la Guía de los caminos naturales en España. Sobre la base de esta guía, que está editada por su departamento, le pregunto cuál es la evolución del Programa de Caminos Naturales que desarrolla su ministerio.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora Pol. Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Rodríguez Herrer): Como usted ha señalado, señoría, existían 10.000 kilómetros de infraestructuras en desuso: senderos ribereños, canales, antiguos trazados ferroviarios y caminos históricos. Ello constituía el soporte adecuado para la implantación de un tejido verde para un turismo consciente y responsable que permita al ciudadano conocer y disfrutar de su entorno cultural y ecológico. Actividades como el senderismo, el cicloturismo, las rutas a caballo, itinerarios naturales y culturales, participan del carácter ecológico que demandan de forma creciente amplios sectores de ciudadanos. Es por ello que desde el Ministerio de Medio Ambiente estamos realizando ese Programa de Caminos Naturales que supone una apuesta por el entorno rural y un buen ejemplo de progreso y desarrollo sostenible de esas zonas. Hemos recuperado aproximadamente 1.000 kilómetros de caminos que discurren a lo largo de 153 municipios

y que dan servicio aproximadamente a 1.700.000 ciudadanos. En ello hemos invertido 38 millones de euros con un incremento de un 14 por ciento del año 2000 a 2001 y de un 29 por ciento de 2001 a 2002.

Las actuaciones que se realizan en las infraestructuras ambientales de este programa tienen como fin que los usuarios, básicamente caminantes y ciclistas de todas las edades, puedan utilizarlas de una manera cómoda y segura. Consisten en la explanación de la plataforma con materiales que no impacten en el entorno, la instalación de pasarelas, barandillas de protección y barreras para impedir el paso a vehículos motorizados, y la señalización del trazado, especialmente en cruces. Los proyectos que se integran en el Programa de Caminos Naturales tienen y han tenido gran aceptación social y la demanda de información ha sido la que nos ha llevado a publicar esa guía a la que se ha referido usted y que presenté recientemente en el Camino natural de los hayedos y robledales de Riaza.

Gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

**INTERPELACIONES URGENTES.**

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE LAS MEDIDAS QUE TIENE PREVISTO ADOPTAR EL GOBIERNO Y, EN CONCRETO, EL MINISTRO DEL INTERIOR, PARA IMPULSAR EL RECONOCIMIENTO DE LA PLURALIDAD LINGÜÍSTICA DEL ESTADO ESPAÑOL EN LOS PASAPORTES. (Número de expediente 172/000288.)**

La señora **PRESIDENTA**: Punto VI del orden del día, interpelaciones urgentes. En primer lugar, interpelación urgente del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas que tiene previsto adoptar el Gobierno y, en concreto, el ministro del Interior para impulsar el reconocimiento de la pluralidad lingüística del Estado español en los pasaportes.

Para la presentación y defensa de la misma, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, señor ministro del Interior, señoras y señores diputados, la Constitución fue fruto de un pacto, de un consenso y de un acuerdo. Convergència i Unió participó activamente en la elaboración de esa Constitución porque entendemos que se basa en los fundamentos de un Estado democrático y social de derecho y también en el reconocimiento de la pluralidad. (**La señora vicepresidenta, Rubiales Torrejón, ocupa la presidencia.**) En la Constitución se refleja esa pluralidad, un carácter plurinacional —quiero recordar que la Constitución reconoce expresamente el derecho a la autonomía de las

nacionalidades—; un carácter pluricultural, su preámbulo se refiere a las diversas culturas y a los distintos pueblos, y un carácter plurilingüístico, plurilingüe. La Constitución se basa en esa pluralidad lingüística. Lo hace en el propio preámbulo al hablar de lenguas en plural y, de forma muy expresa, en su artículo 3. Es un artículo que reconoce el carácter oficial de la lengua castellana, pero reconoce también que hay otras lenguas españolas que son oficiales, de acuerdo con sus estatutos de autonomía en sus respectivas comunidades autónomas. Por tanto, hay un reconocimiento de una pluralidad lingüística.

Señor ministro, señorías, *Convergència i Unió* pretende con esta interpelación hacer extensiva esa pluralidad lingüística a los distintos documentos que reflejan la identidad de las distintas personas que viven en territorios donde existe más de una lengua oficial. Le voy a poner algunos ejemplos que nos pueden servir de argumentación previa a esta interpelación. El *Parlament de Catalunya* insistió ya en la pasada legislatura —se llegó a aceptar inicialmente por unanimidad y después se dio una cierta marcha atrás, pero al final se adoptó— en la pluralidad en los documentos nacionales de identidad, en el DNI. Se ha reconocido y no ha causado mayores problemas. A un ciudadano catalán se le expide su DNI en Cataluña, documento en el que figuran tanto el catalán como el castellano y es un documento estatal oficial. ¿Es un hecho positivo o no? Claramente ha sido positivo, claramente hemos dado un paso adelante en ese reconocimiento de la pluralidad lingüística. Lo hemos hecho también en las licencias y permisos de conducir de vehículos a motor. Fue ya reconocido por los tribunales y se realizaron las correspondientes adaptaciones. Esos permisos, que también tienen un carácter claramente oficial, se expiden en las distintas lenguas oficiales del ciudadano de una comunidad autónoma que tenga más de una lengua oficial. Y en el caso de Cataluña, el catalán es lengua oficial y lengua propia, con lo cual se refuerza ese carácter de lengua oficial, de lengua propia, carácter que viene, repito, amparado por la Constitución.

Quiero recordar que el pasado 19 de septiembre del año 2001 tuve un pequeño debate con su antecesor en el cargo, el ministro Rajoy, vicepresidente primero del Gobierno hoy, en relación con los retrasos en la implantación del DNI. Era una pregunta que sirvió para impulsar definitivamente ese reconocimiento de la pluralidad en los DNI y que dio sus frutos. Al final de la pregunta, el ministro Rajoy me reconocía que a veces las preguntas sirven para impulsar, para dar ese acelerón necesario a aspectos que se han acordado, pero que no llegan a implementarse. Tenemos la suerte de que se ha implementado en los DNI, que no ha causado ningún problema y que ha sido bien aceptado por los ciudadanos en su conjunto. Quiero recordar también el hecho de que, de forma tímida, se ha ido introduciendo —prefiero ver el vaso más lleno que no vacío— en el Senado la utili-

zación de las distintas lenguas oficiales en determinados momentos. En la reforma del Reglamento del Senado —Cámara estatal y de las comunidades autónomas que no acaba de cumplir esa función de Cámara de representación territorial—, tímidamente, se consiguió introducir que determinados debates podrían realizarse en la lengua oficial propia de muchos senadores. Eso también fue un avance, como lo fue a través de unas propuestas defendidas de forma muy intensa por *Convergència i Unió*, el hecho de que en la publicación de disposiciones de carácter general del Boletín Oficial del Estado se realizan ediciones específicas para que esa publicación tenga también una versión oficial con las distintas lenguas oficiales, hecho muy positivo para la aplicación de esas leyes en comunidades donde hay más de una lengua oficial, porque se ha dispuesto de esas leyes en las distintas lenguas oficiales y del contenido publicado en el BOE.

¿Se han realizado avances? Sí, pero nos quedan algunas asignaturas pendientes. ¿Cuáles son, señor ministro? ¿Cuáles son, señorías? Nos queda, por ejemplo, una asignatura pendiente que sería fácil de aprobar porque es prácticamente el documento más homólogo que hay al DNI, que es el permiso de residencia para nacionales de terceros países, las tarjetas de residencia de extranjeros. El Ministerio de Interior tiene la responsabilidad en la emisión de esas tarjetas y sería muy positivo que cuando un ciudadano extranjero viniera a vivir, por ejemplo, a Tarragona, en donde el castellano es lengua oficial, pero el catalán es lengua oficial y propia también, cuando se le emitiera su tarjeta de permiso de residencia, al igual que hemos incorporado las dos lenguas en el DNI, se incorporaran en esa tarjeta, porque ese extranjero que llega a una comunidad que tiene más de una lengua oficial vería en el documento que le acredita cómo se reconoce esa doble oficialidad lingüística y cómo se reconoce asimismo la lengua oficial propia en esas tarjetas de residencia de extranjeros.

Señor ministro, el motivo de la interpelación que hoy le presenta *Convergència i Unió* es que nos queda un documento emblemático en lo que debería ser el reconocimiento de la pluralidad lingüística, el pasaporte. El pasaporte es un documento oficial que acredita al ciudadano ante terceros países. Tenemos ejemplos de reconocimiento de la pluralidad lingüística en pasaportes de otros Estados miembros de la Unión Europea que tienen más de una lengua oficial. Le voy a poner algunos ejemplos de lo que debe ser el cumplimiento por parte del Estado español de la resolución de la Unión Europea, de 10 de julio de 1995. Debemos cumplir una resolución de la Unión Europea para cambiar el formato de los pasaportes, para sustituir el término Comunidades Europeas por Unión Europea. Es un requisito que España tiene que cumplir. Yo le pido que aprovechemos esa necesaria adaptación para introducir en los pasaportes la pluralidad lingüística existente. Es la propuesta que le hace *Convergència i Unió*: reconocer la pluralidad de

lenguas oficiales en el pasaporte de un ciudadano que reside en una comunidad autónoma en donde hay más de una lengua oficial. ¿Es imposible reconocer esta pluralidad? ¿Cuáles son los ejemplos en derecho comparado? Podríamos aportar distintos. Voy a poner algunos ejemplos. En Bélgica el pasaporte respeta la totalidad de las lenguas y, por tanto, contiene el neerlandés, el francés, el alemán y el inglés. En el pasaporte belga la primera lengua que figura es la del territorio lingüístico en donde viva el ciudadano de ese pasaporte. Si un belga vive fuera de Bélgica puede elegir cual quiere que sea la lengua que figure en primer lugar, dentro de las que tienen ese carácter oficial. En Irlanda está el inglés y el gaélico figura en el pasaporte. Como el gaélico es lengua oficial a nivel de Unión Europea, figura en el pasaporte de cualquier ciudadano de la Unión Europea, como el inglés, y también en el pasaporte de cualquier ciudadano de España, a pesar de que el gaélico es una lengua que tiene un porcentaje de implantación mucho menor al que tendría en España la lengua catalana. En Finlandia el pasaporte finlandés incorpora tanto el finés como el sueco. Además, los ciudadanos que residen en las islas Holan incorporan el nombre de su territorio en el propio pasaporte. Habría otros ejemplos, pero quiero centrarme en uno muy concreto, Luxemburgo. El luxemburgués no es lengua oficial a nivel de la Unión Europea y, sin embargo, en los nuevos pasaportes se incorporan elementos redactados en luxemburgués, a pesar de que, repito, no es lengua oficial de la Unión Europea. El marco comunitario nos demuestra que es posible reconocer esa pluralidad lingüística en los pasaportes. Queda pendiente, señor ministro, la adaptación de esa resolución europea y de ahí que mi grupo parlamentario le plantea en esta interpelación que hagamos un esfuerzo e incorporemos esa pluralidad en los nuevos pasaportes.

Nada más. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Rubiales Torrejón): Gracias, señor Jané.

Tiene la palabra el señor ministro de Interior.

El señor **MINISTRO DE INTERIOR** (Acebes Paniagua): Muchas gracias, señora presidenta.

Señor Jané, el interés por el reconocimiento de la realidad plurilingüística en España es un interés al que, como esta ya claramente acreditado, no es ajena esta Cámara. Tampoco lo es el Gobierno, y trataré de acreditarlo para que no haya ninguna duda con algunas actuaciones y medidas que a continuación voy a detallar, algunas de las cuales ya ha mencionado S.S., aunque es importante que recordemos otras.

Este Congreso de los Diputados se pronunció con claridad en marzo de 2001 en sendos debates de dos proposiciones no de ley del Grupo Parlamentario Popular, sobre la incorporación del plurilingüismo a ciertos documentos oficiales con la aprobación de dos iniciati-

vas importantes en este sentido. En la línea indicada, hay que recordar que se han producido avances significativos en este reconocimiento de la realidad lingüística de nuestro país en los últimos años. Con ello se ha pretendido —es uno de los elementos esenciales en los que estaremos de acuerdo— facilitar al ciudadano sus relaciones con la Administración, el uso indistinto del castellano como lengua oficial del Estado y de las demás lenguas oficiales en las respectivas comunidades autónomas. Como sabe S.S., un adecuado tratamiento de esta realidad, la coexistencia de varias lenguas oficiales, redundará en una mejora de la calidad en la prestación de los servicios públicos y con esta intención es con la que el Gobierno está avanzando en esta práctica del uso conjunto de las lenguas cooficiales. De hecho, se han adoptado medidas en las líneas que comentamos en los documentos que expide la Dirección General de Tráfico y también, como S.S. ha recordado, en el documento nacional de identidad. Como conoce S.S., los permisos de conducción se expiden en castellano y en la lengua oficial de la comunidad autónoma respectiva. Además de estos permisos, desde el pasado año 2002 también se redactan en bilingüe las siguientes autorizaciones: los permisos de vehículos especiales, matrículas turísticas, los permisos temporales y los de circulación de vehículos históricos, así como las licencias de circulación de ciclomotores. Asimismo, la tramitación de los expedientes por parte de las Jefaturas Provinciales de Tráfico que están ubicadas en la Comunidad Autónoma de Cataluña y a petición del ciudadano residente en la misma, se realiza en la lengua cooficial de la propia comunidad. Un último dato a este respecto es el que se refiere a la redacción de los test para la realización de los exámenes teóricos. Se están realizando ya en la propia lengua de la comunidad autónoma a solicitud del interesado, concretamente en Galicia, en el País Vasco, en Cataluña, en Valencia y en Baleares. Esta realidad plurilingüe también tiene su traducción en la expedición del documento nacional de identidad. Estos documentos se redactan, además de en castellano, en la lengua oficial propia de la respectiva comunidad autónoma. Estamos tomando las medidas necesarias para incorporar este mismo tratamiento bilingüe a los permisos de residencia de extranjeros, como S.S. solicitaba en esta interpelación. Por el momento, se está a la espera de que la Fábrica Nacional de Moneda y Timbre ultime los oportunos cambios para la edición de estos permisos y una vez que estos trabajos estén terminados ya podremos realizar, tras la tramitación administrativa posterior, que es muy breve, su utilización con el carácter que S.S. solicitaba.

Por lo que se refiere a los pasaportes, hay que recordar, en primer lugar, que las Cortes Generales no se han pronunciado en este sentido a diferencia de lo ocurrido con el DNI o con los permisos de conducción. Dicho esto hay que tener presente que, junto a la normativa legal de carácter interno, esta es una materia presidida por las normas internacionales y por los acuerdos y con-

venios suscritos por España. En este sentido, son básicos el Acuerdo europeo sobre régimen de circulación de personas entre los países miembros del Consejo de Europa, que ha sido ratificado por España en el año 1982, y la Resolución de los representantes de los Gobiernos de los Estados miembros de la entonces Comunidad Europea, que se produjo en el año 1981. Esta última resolución es la que crea un modelo uniforme para todos los Estados pertenecientes a dicha Comunidad, que habrán de reunir las características fijadas en la norma que allí se establece y que con posterioridad se han ido dictando para regular y uniformar este documento en el conjunto de la Unión. Esta resolución sobre modelo uniforme de pasaporte europeo exige que las menciones se redacten en las lenguas oficiales del Estado que expide el pasaporte. Lo cierto es que, desde nuestra adhesión a la Comunidad Europea, el pasaporte español se ha ido acomodando al contenido de estas disposiciones, de las resoluciones que había hasta ese momento y de las que fueron aprobadas de manera sucesiva. S.S. recordaba en el texto de la interpelación la resolución de la Unión Europea en virtud de la cual hay que cambiar el término Comunidad Europea por el de Unión Europea. Pues bien, puedo decirle que esta sustitución se realizará de modo inmediato ya que se encuentran finalizados los trabajos para la expedición de la actual libreta del pasaporte con la incorporación de la mención Unión Europea que usted mencionaba en la iniciativa. Cualquier otro reconocimiento en este documento de la pluralidad lingüística de España ha de ajustarse, como no podía ser de otra manera, a lo que disponen las resoluciones europeas.

Parece —y estoy realizando sólo un análisis normativo de lo que voy a decir a continuación para encuadrar correctamente la situación legal y como punto de análisis, no de conclusiones— que cuando estas resoluciones hacen referencia a las lenguas oficiales de los Estados miembros, como antes he reseñado, se están refiriendo expresamente a aquellas lenguas oficiales en cada Estado y no a aquellas que son cooficiales en determinadas zonas dentro de los respectivos Estados, como era alguno de los ejemplos que S.S. mencionaba. Es decir, se refieren a la lengua oficial en el conjunto del Estado y por eso la resolución de 1981 utiliza la expresión en plural para acoger a aquellos Estados con varias lenguas oficiales en todo su ámbito territorial, sean lenguas oficiales de la Unión Europea o propia de los Estados. Es el caso de Bélgica, que ha recordado S.S., con dos lenguas oficiales; Finlandia también con dos o Luxemburgo con tres. Insisto, en los países que acabo de mencionar las lenguas son cooficiales en todo su ámbito territorial.

No hay que olvidar, señorías, y esto es muy importante, que el pasaporte es un documento de identificación de los españoles fuera de España, incluidos los supuestos de entrada y salida de países no integrados en el espacio de la Unión Europea y que, por tanto, excede

del ámbito de la respectiva comunidad autónoma. No hemos de olvidar tampoco que, de acuerdo con la jurisprudencia constitucional, la cooficialidad lingüística tiene un alcance limitado al respectivo territorio autonómico. Tampoco conviene olvidar las especiales características que concurren en el pasaporte. De hecho, estamos ante un documento de identificación de los ciudadanos españoles en el extranjero. No es un documento, como todos los que ha citado S.S. en su intervención, de relación de los españoles en el interior con nuestras administraciones públicas, sean de la entidad que sean. Su propia naturaleza impide la aplicación al mismo de la doctrina antes referida sobre el reconocimiento de la cooficialidad lingüística. Estas son las razones que hasta ahora han impedido la expedición de pasaportes bilingües en territorio español. No obstante, como antes decía, quiero hacer una reflexión sobre cuáles son las dificultades, la situación normativa, para que sepamos por qué en unos documentos se han producido avances y en otros no, cuáles son las diferencias y dónde están las dificultades. Seguiremos analizando este asunto con el mayor interés. Plantaremos cuantas iniciativas sean necesarias, como lo hemos demostrado hasta ahora —por eso tenía un especial interés en recordarlo—, en cumplimiento de los objetivos que marca la realidad lingüística de nuestro país y en la que, después de estos datos que he dado —ha sido un resumen de lo que corresponde al Ministerio del Interior—, se han producido avances muy importantes en todas aquellas materias que son posibles y en las que hay marco normativo adecuado, sobre todo en aquellas que son más útiles para los ciudadanos a la hora de prestar los servicios públicos y en relación con las administraciones en su propia lengua. Estaremos de acuerdo en que el pasaporte no tiene esas mismas condiciones; en que, por sus propias peculiaridades, tiene especificidades que tenemos que tratar y en que, antes de adoptar una decisión, hay que evaluar de manera correcta y en toda su dimensión. Gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Rubiales Torrejón): Muchas gracias, señor ministro.

Tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señora presidenta, señorías, señor ministro del Interior, es cierto que se han producido avances, también es cierto que ha sido un camino largo y difícil, no acabado, que no ha llegado al final que deseamos. El camino —en este caso, del pueblo de Cataluña— en reconocer la oficialidad de su lengua, el carácter propio de su lengua, el respeto necesario a la convivencia lingüística y el reconocimiento de la introducción de la lengua propia en los permisos de conducir y en el DNI, ha sido un largo y difícil pero, al final, se ha conseguido ese reconocimiento. Decía en mi primera intervención que es claramente positivo para el conjunto de la ciudadanía ver cómo se reconoce esa plu-

ralidad lingüística. La valoración que debemos hacer de lo avanzado hasta hoy es positiva. Desde esa valoración positiva y sin menospreciar los avances, mi grupo, en primer lugar, quiere congratularse de un compromiso que usted ha asumido aquí como ministro del Interior y yo voy a velar para que se cumpla. Mi misión como diputado del Grupo Catalán (Convergència i Unió) será velar para que se cumpla un compromiso que usted ha afirmado hace unos minutos dando respuesta a mi interpelación: que en las tarjetas de residencia de los extranjeros se va a incorporar esa pluralidad lingüística. Esto es muy positivo y mi grupo se congratula por ello. Lo habíamos pedido y se había votado en contra en dos ocasiones durante esta legislatura y, por tanto, apreciamos esa voluntad de dar un paso adelante en este ámbito; que cuando un extranjero va a vivir en una comunidad plurilingüe tenga en ese documento plasmación de esas lenguas oficiales. Si los trámites finales son en la Fábrica de Moneda y Timbre, le pido al ministro del Interior que los acelere al máximo y que podamos ver cuanto antes esas tarjetas para extranjeros reconociendo la pluralidad lingüística.

Nos queda el tema del pasaporte. Yo quería dar una versión distinta a lo que usted nos propone. Como ministro del Interior afirma que el pasaporte sirve para acreditarse en el extranjero, y es cierto. Pero cierto es también que el pasaporte es del ciudadano que lo lleva. Es una acreditación personal de ese ciudadano, y si ese ciudadano reside en un territorio con una lengua oficial propia además del castellano —como lengua oficial hay otra lengua oficial y propia; en Cataluña, el catalán—, no pasaría nada, antes al contrario, sería positivo que ese pasaporte, como se ha hecho con los DNI, con los permisos de circulación, como se va a hacer con las tarjetas de extranjeros, reconociera esa pluralidad como un símbolo de normalidad; como se está haciendo en Luxemburgo, en donde el luxemburgués no es lengua oficial de Unión Europea y, en cambio, se introduce en el pasaporte de sus ciudadanos. El criterio jurídico que usted afirmaba relativo a que la lengua oficial lo tenía que ser en todo el Estado, no puede ser aceptado por Convergència i Unió, porque, analizando la normativa, no lo hemos encontrado. Hemos intentado ver si había alguna limitación jurídica que impidiera que los datos del pasaporte de un ciudadano catalán pudieran figurar en la lengua oficial propia del territorio de ese ciudadano, como se hace con el DNI con total normalidad, pero no la hemos encontrado. De aceptarse daríamos un paso más adelante en el reconocimiento de esa pluralidad lingüística que reconoce la propia Constitución.

Para finalizar, mi grupo quiere pedirle que cuando se haga esta futura y próxima adaptación a la resolución europea que exige cambiar el término Comunidades Europeas por Unión Europea, si hay posibilidades —que las hay— y si no hay impedimentos jurídicos —que nos los hay—, se aproveche esa oportunidad para introducir en esos pasaportes esa pluralidad lingüística. Con

ello daríamos un paso más hacia el reconocimiento de la pluralidad lingüística que la propia Constitución reconoce y ampara.

Nada más y muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Rubiales Torrejón): Gracias, señor Jané.

Señor ministro.

El señor **MINISTRO DEL INTERIOR** (Acebes Paniagua): Gracias, señora presidenta.

Señoría, le he dicho que estamos trabajando en la tarjeta de residencia, lo estamos haciendo con la Fábrica de la Moneda y le iré informando a S.S. de los avances que se vayan produciendo y de los inconvenientes que puedan surgir en la tramitación de la misma.

En cuanto al pasaporte, S.S. conoce muy bien la legislación y lo que el Tribunal Constitucional ha establecido sobre esta materia, cómo la cooficialidad lingüística tiene un alcance limitado al respectivo territorio autónomo y que el uso de cualquiera de las lenguas oficiales tiene la misma validez jurídica y debe ser respetado por todos los poderes públicos en relación con los mismos dentro de ese ámbito autónomo.

Lo que trataba de decir a S.S. es que he entendido el recurso dialéctico. Dice: puede ser que la legislación diga eso pero, aun diciendo eso, ¿cuál es el impedimento? Se trata de que si estamos hablando de una normativa uniforme en el conjunto de la Unión Europea, nos tenemos que regular por la misma y no en función de las lagunas que puedan impedir otro formato distinto al que se recoge en el conjunto de la Unión Europea. El pasaporte es un documento de identificación en frontera, es decir, un documento que, por su propia naturaleza, va a ser utilizado en un ámbito que supera desde luego el territorio de una comunidad autónoma y por tanto no se encuadra dentro de los que el Tribunal Constitucional establece como aquellos en que es aplicable la cooficialidad. Por ello planteaba la duda de la base jurídica para exigir la incorporación al mismo de las lenguas autonómicas en ese formato único en el conjunto de la Unión Europea, por cuanto que se trata de un documento de identificación y relación de los ciudadanos españoles con las administraciones públicas de otros países y con la Administración estatal titular de la competencia para el control de las fronteras.

En definitiva, señoría, con esta interpelación trataba de mostrar la diferencia de otros documentos sobre los que estamos trabajando y sobre los que hoy mismo hablábamos de los avances que se producen para la incorporación del reconocimiento bilingüe en los mismos y, además, los que afectan al ciudadano de manera más inmediata y más directa en sus relaciones con las administraciones. Aquí estamos tratando de un documento que no es para relacionarse con las administraciones de la comunidad autónoma ni siquiera para el

resto de las administraciones del Estado sino más allá de nuestras fronteras.

En cualquier caso, los avances que usted reconocía que se han producido se han hecho desde el diálogo, tratando de informar a S.S. y a su grupo, desde una voluntad conjunta de servir a los ciudadanos, de mejorar sus relaciones con la Administración, de mejorar el servicio público y aplicando los criterios constitucionales. Ha sido un esfuerzo conjunto y la patrimonialización por parte de un grupo no es el mejor camino. Sería deseable que en todas las materias que afectan a competencias de las distintas administraciones, sean del Gobierno de la nación o de los gobiernos autonómicos, utilizásemos todos el mismo camino, que es el de intentar ponernos de acuerdo, desde el diálogo y no desde decisiones unilaterales, sobre todo cuando afectan a competencias de otras administraciones. Esto se lo digo por algunas de las decisiones que hoy hemos conocido a través de los medios de comunicación que ayer se tomaron en Cataluña. Es muy oportuno, en un debate de estas características, cuando se invoca el diálogo, el trabajo conjunto y el avance dentro de los principios constitucionales, que los apliquemos todos allí donde gobernamos.

Gracias. (Aplausos.)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Rubiales Torrejón): Gracias, señor ministro.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA, SOBRE POSICIÓN DEL GOBIERNO ACERCA DE LA POLÍTICA GLOBAL DE SEGURIDAD EN EL TRANSPORTE FERROVIARIO ESPAÑOL. (Número de expediente 172/000291.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Rubiales Torrejón): Pasamos al debate de la interpelación urgente del Grupo Parlamentario Socialista, sobre posición del Gobierno acerca de la política global de seguridad en el transporte ferroviario español. Para la defensa de la misma, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Gracias, señora presidenta.

Señor ministro, la interpelación urgente que le hace el Grupo Parlamentario Socialista y que yo tengo el honor de dirigirle se formula con el objeto de conocer la posición gubernamental acerca de la política global de seguridad en el transporte ferroviario español. Si ha leído usted la exposición de motivos, habrá podido comprobar que en ella se dice que a las 21:40 horas del día 3 del presente mes, un tren Talgo y un tren mercancías chocaron frontalmente en el término de Chinchilla de la provincia de Albacete. El accidente se produjo en un tramo de vía única, habiendo fallecido los dos maquinistas del mercancías, un maquinista y un interventor del Talgo y un número de pasajeros aún no determinado en aquel momento. Al profundo pesar y a la tristeza que

nos embarga, al sentido homenaje a las víctimas y al deseo de recuperación de los heridos en este triste e impactante accidente, estimamos que ha de unirse el irrenunciable ejercicio de responsabilidad de las Cortes Generales españolas a través del Congreso de los Diputados, con objeto de conocer las circunstancias que acompañaron y produjeron este desgarrador y doloroso accidente. En este sentido, no podemos dejar de recordar que a lo largo de los últimos seis meses se ha producido más de una docena de accidentes en la red ferroviaria española, alguno de los cuales ha traído consigo la irreparable pérdida de personas y, concretamente, en el período de tiempo transcurrido desde el comienzo de este año 2003 hasta el día de hoy, han sido múltiples las iniciativas parlamentarias llevadas a cabo por diputados de este grupo parlamentario poniendo de manifiesto la preocupación por el elevado índice de accidentes, incidentes y siniestros ferroviarios producidos en la red convencional. El pasado 7 de enero descarriló el Talgo Madrid-Cartagena. Ocurrió lo mismo el 17 de enero en otra vía de la Comunidad de Madrid o con el Talgo de Gijón-Alicante el 17 de enero. El 19 de enero —dos días después— se produjo un descarrilamiento en la provincia de Huesca. El 12 de febrero y en la misma línea hubo otro descarrilamiento de un tren de mercancías. El 10 de abril descarriló un Talgo en la zona de La Cartuja, en la provincia de Zaragoza, y así una serie de accidentes demasiado larga que lamentablemente culmina con el impactante y desgraciado suceso del 3 de junio en Chinchilla, con cuya descripción hemos iniciado la lectura del texto de esta intervención parlamentaria. (La señora vicepresidenta, Becerril Bustamante, ocupa la presidencia.)

Señor ministro, qué duda cabe que todo este conjunto de circunstancias desgraciadas constituye un exponente doloroso de una preocupante situación que requiere un análisis también lo más riguroso posible por parte del Gobierno y, por ende, del Congreso de los Diputados. En tal sentido conviene recordar la preocupación de mi grupo parlamentario puesta de manifiesto en diferentes interpelaciones al Gobierno, en una de las cuales, concretamente la que se produjo aquí, en el Pleno del Congreso de los Diputados el 10 de abril del año 2002 sobre seguridad en el transporte y la moción consecuencia de aquella interpelación, planteábamos, entre otras propuestas que hizo este Grupo Parlamentario Socialista y que tuve el honor de defender, la supresión de 800 pasos a nivel en la red ferroviaria española que incumplen la normativa vigente de seguridad. Planteábamos toda una serie de propuestas que fueron rechazadas y votadas en contra por el Grupo Parlamentario Popular. Así pues, señor ministro, esta interpelación la hacemos con coherencia, pero yo le pediría —y no sé si lo lograré— que no utilizase una vez más en el día de hoy términos despectivos como los que utilizó con compañeros de mi grupo parlamentario. No es una interpelación carroñera, no es una interpelación de la que derive que yo le acuse

de responsabilidad en los accidentes o en las muertes, en modo alguno. Aquí hemos venido en el día de hoy con esta interpelación a intentar construir entre todos, porque la realidad en la ciudadanía, reflejada en los medios de comunicación, es de preocupación —no hay más que pasar una lectura rápida todos los días de los comentarios periodísticos—, y las Cortes Generales y el Gobierno tienen que prestar atención a esa preocupación: el 8 de junio, *El Periódico de Catalunya*: La Generalitat recela de la red ferroviaria. El Gobierno catalán pide a RENFE que multiplique por seis la inversión para lograr mayor seguridad en las líneas. La compañía discrepa porque sólo circulan 50 trenes diarios en los cuatro tramos catalanes sin automatizar. El periódico *El País*, el 7 de junio: 67 personas han muerto en 71 accidentes —y los referencia comunidad autónoma por comunidad autónoma—. El 5 de junio, periódico *Cinco Días*: Los técnicos atribuyen los accidentes a problemas de inversión y gestión en RENFE. Periódico *Expansión*: Inversiones ferroviarias que llegan con retraso. Hay un artículo muy extenso que, entre otras cosas, dice: El 30 por ciento de los 12.500 kilómetros de ferrocarril que hay en España son de vía única. Algunos expertos creen que el Ministerio de Fomento ha estado excesivamente centrado en el desarrollo del AVE. El periódico *El Mundo*, el 5 de junio, en una editorial: Un error humano que la tecnología hubiera podido evitar. Si alguna conclusión se puede sacar de este terrible accidente, es que España cuenta con trenes del siglo XXI, pero dispone de sistemas de seguridad propios del siglo XIX. Sorprende que a estas alturas existan en nuestro país 4.500 kilómetros de vía, cuya circulación depende exclusivamente del factor humano. Sería injusto exigir responsabilidades políticas por el accidente en Chinchilla —no vengo a eso, señor ministro—, provocado por un lamentable error humano. También hay todavía varios miles de pasos a nivel, cientos de ellos en ciudades y en carreteras secundarias con un tráfico considerable —eso lo dice el editorial del periódico *El Mundo*—. El editorial de *ABC*, consiguientemente bajo la responsabilidad de su director, del día 5 de este mes dice: El ministro Álvarez-Cascos y el primer ejecutivo de RENFE tendrán que dar en el Parlamento las explicaciones políticas pertinentes sobre el terrible suceso después de que se hayan esclarecido todos los extremos del accidente, como corresponde en un sistema parlamentario. Tragedias de esta dimensión obligan a revisar la política de seguridad, que quizá se ha incrementado a un ritmo demasiado lento.

Le seguiría leyendo editoriales de los medios de comunicación y a todas las personas que aquí nos encontramos en este plenario del Congreso de los Diputados se nos tiene que suponer el mismo talante democrático y, consiguientemente, la receptividad hacia la opinión pública. Aquí venimos hoy, señor ministro, a mirar la realidad y a intentar consensuar una moción consecuencia de esta interpelación para la sesión plenaria del próximo martes. Yo no es que le invite, le pido

que ejerza la influencia en su grupo parlamentario para que intentemos sacar una política de verdad de seguridad en la red ferroviaria española.

El accidente de Chinchilla, señor ministro, se produjo por las causas que en su momento expondrán los técnicos ingenieros de RENFE y en su momento también el personal especializado de la Guardia Civil bajo las órdenes de las resoluciones que también dicte el juez instructor en las diligencias previas declaradas por ahora como secretas. Esas son las realidades. Por eso no entendemos cómo al día siguiente del accidente RENFE cuelga en su página web una nota diciendo que el mismo fue debido a la acción del jefe de circulación de la estación de Chinchilla. Señor ministro, los fallos en los elementos de comunicación —teléfonos móviles corporativos de los maquinistas e interventor y el propio radioteléfono de ambos trenes— son incógnitas que se abren, que deberán ser explicadas y que nosotros no podemos valorar. No es este el momento, pero es muy importante que tengamos presente lo que dice el reglamento general de circulación de RENFE en sus artículos 150.1, 150.2, 151, que si tuviésemos más tiempo le leería a efectos de que tuviésemos un debate riguroso.

Señor ministro, deberíamos tener presente lo que dicen estudios serios que se han llevado a cabo en los últimos tiempos sobre la situación del ferrocarril español. Este diputado ha obtenido de la pertinente página web un documento de más de 500 folios, estudio muy extenso encargado por RENFE a una o a unas consultoras para evaluar el impacto en la economía de nuestro país del movimiento, traslado o transporte ferroviario de personas y de mercancías entre los diferentes puntos del Estado español. Se trata de un documento extensísimo del que he extraído, señor ministro, lecciones muy interesantes. Usted, al estar en el Gobierno, dispone de centenares de técnicos que le asesoran y le preparan documentos. Mi grupo parlamentario y este diputado, con las limitaciones que usted sabe que supone estar en la oposición, procuramos obtener datos de naturaleza pública. Este es un documento público, extraído de la red. Este gráfico (**El señor Segura Clavell muestra el documento a la Cámara.**), de evolución de los gastos totales de las actividades de administración de infraestructura de RENFE, este diagrama de barras en azul —para aquellas señorías que tengan interés en prestarle atención— representa las cantidades que se han invertido desde el año 1990 en el mantenimiento de las infraestructuras. Comprobará usted que hubo un crecimiento en los años 1992, 1993 y 1994, un decrecimiento a partir del año 1995 y una homogeneidad hasta el año 2000 —son datos hasta dicho año—. Esto quiere decir que va pasando el tiempo y si se suceden las cantidades asignadas al mantenimiento, el deterioro es inexorable. Por ello, señor ministro, cuánto me gustaría que pudiéramos debatir sobre este otro documento y espero que en su próxima comparecencia ante la Comisión de Infraestructuras podamos hacerlo sin el enorseamiento del tiempo. Este documento es muy interesante,

sin duda alguna, y las Cortes Generales tienen que conocerlo: plan de rehabilitación urgente que el responsable de infraestructuras elevó al comité director de RENFE en el mes de marzo pasado, del que fue aprobado un capítulo. Dice: Antecedente. Durante el transcurso de los últimos meses, la infraestructura y la vía han sufrido las consecuencias de fuertes y sucesivas inclemencias meteorológicas, tales como temporales de lluvia, nieve, etcétera, que dada la antigüedad de las vías en la red principal, por la que circula el 85 por ciento del tráfico y que está amortizada en un 60 por ciento, han ocasionado un incremento de la velocidad de degradación, etcétera, etcétera. Todo este amplísimo documento es una llamada de atención, es una alerta desesperada de los servicios técnicos de mantenimiento de RENFE. No invento ni modifico nada de lo que aquí se dice. Se habla de actuaciones a corto plazo, de actuaciones a medio plazo y de actuaciones a plazo más diferido. Señor ministro, hace falta un plan urgentísimo —una diagnosis— elaborado por equipos no necesariamente vinculados al ministerio, para hacer un auténtico servicio a este país, una diagnosis del estado de mantenimiento de las vías, de las tecnologías en la señalización, en el suministro de fluido eléctrico y en todo lo que implica seguridad en el movimiento ferroviario, para poder servir de verdad a los intereses de este pueblo. En el documento al que le acabo de hacer referencia...

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Señor Segura, siento muchísimo recordarle los límites de tiempo en este tipo de interpelaciones y le ruego que concluya, por favor. No es posible prolongar su intervención.

El señor **SEGURA CLAVELL**: ¿No son posibles 30 segundos para un tema muy relevante?

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Señor Segura, 15 segundos.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, el gráfico 46 (**El señor diputado muestra el documento a la Cámara.**), que se refiere a la evolución en los gastos en administración de infraestructuras de RENFE, es un gráfico escalonado de color verde. En el año 1994 alcanzaba esta altura; en el año 2000 esta otra. Hay un descenso espectacular que tengo soportado documentalmente en números.

Señor ministro, hay que dar un paso al frente y hacer un plan.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Muchas gracias, señor Segura, le ruego concluya. No quisiera retirarle la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: No, señora presidenta. He terminado.

Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Gracias, señor Segura. (**Rumores.**)

El señor **SEGURA CLAVELL**: Las Cortes Generales son una institución muy seria, para venir con planteamientos serios, ante un tema tan serio.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Señor Segura, no está en el uso de la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Soy consciente de ello, señora.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Señor ministro de Fomento, tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Gracias, señora presidenta.

Señor diputado, no dudo del objeto ni mucho menos del tono de su interpelación. Lo que ocurre es que su interpelación y otras actuaciones de su grupo parlamentario guardan escasa relación en el fondo y en la forma y por lo tanto S.S. no puede exigir a los interlocutores del gobierno de su grupo parlamentario que extiendan el tono de las intervenciones a aquellas otras que no se corresponden con la suya.

Querría hacerle dos consideraciones previas sobre dos afirmaciones que no se corresponden con el rigor predicado en su discurso. En primer lugar, ha dicho que la lista de accidentes es demasiado larga y yo creo que cualquier lista que tenga un accidente es demasiado larga, pero también creo que la longitud se mide con un metro-patrón y S.S. debería reconocer que el índice de frecuencias de accidentes ferroviarios en España desde el año 1982 hasta 2002 se ha reducido a la cuarta parte, el índice de accidentes importantes, en los términos que he explicado en las preguntas que he tenido ocasión de responder en la tarde de hoy. Por lo tanto, siendo una lista de accidentes demasiado larga, es una lista de accidentes la cuarta parte de larga que lo fue en el pasado reciente y aun así me parece que dista mucho de ser admisible, porque creo que hay que trabajar con la utopía de la seguridad absoluta de accidentes cero. En segundo lugar, señor diputado, no se puede pedir que las decisiones sobre responsabilidades en las causas del accidente se aplacen y hacer afirmaciones calificando de incógnitas —subrayo su palabra— sobre cuestiones que no lo son, porque, señor diputado, no es una incógnita que el semáforo estaba en verde y que sólo se puede accionar manualmente. Es un dato. No es una incógnita que en el libro de telefonemas no figuraba el registro del tren Talgo, entre el intercambio de conversaciones de los dos jefes de estación. No es una incógnita que la baliza ASFA, que se pone en activo cuando un tren rebasa un semáforo en rojo, estaba en buenas condiciones de funcionamiento. No son incógnitas, señor diputado. Son datos que S.S. podrá estimar si es oportuno darlos o no. Seguro que si no los hubiera dado RENFE, S.S. hoy

pediría que RENFE diera alguna información y no fuera opaca. Como ha dado los datos en tiempo real, hoy lo que se hace es el reproche de haberse excedido en la información.

Me gustaría poner sobre la mesa lo que en el conjunto de los organismos que se dedican a la actividad ferroviaria, el propio ministerio, el GIF, RENFE y FEVE, se ha hecho en el período 1996-2002 en relación con la red convencional. Las inversiones han ascendido a 3.072 millones de euros, evolucionando desde los 366 millones de euros de 1996 hasta los 535 millones de euros del año 2002, con crecimientos superiores al 6,6 por ciento anual, lo que hace un acumulado del 46 por ciento en los últimos siete años. Esta inversión se ha efectuado sobre la mejora, la conservación y el acondicionamiento de la red ferroviaria existente y eso es lo que ha permitido, en primer lugar, mejorar los índices de calidad de vía, que han pasado del 70 por ciento en 1999 — en esa red que cita S.S., por la que circula el 85 por ciento del tráfico ferroviario español— al 80 por ciento en 2002, y, a su vez, la mejor calidad de vía, entre otros factores, ha contribuido al descenso del índice de frecuencia de la accidentalidad, que se ha reducido del 0,65 como índice en 1996 al 0,38 en el año 2002 y con relación a otros tiempos a la cuarta parte, lo cual permite a España estar situada en un puesto de la Unión Europea muy digno, detrás de Italia y Suiza y por delante de Alemania, Francia o Austria en cuanto a nivel de seguridad y calidad de nuestros ferrocarriles. En esas inversiones una buena parte se ha dirigido específicamente a las instalaciones de seguridad; en el año 2001, 100,7 millones de euros; en el año 2002, 111 millones de euros, y en el año 2003 sólo los compromisos ya adquiridos suponen 25 millones de euros. Sobre una previsión de 150 millones de euros para el trienio 2001-2003, el ministerio tiene ejecutados hasta la fecha 237 millones de euros, una inversión superior a la comprometida para todo el trienio. Como consecuencia de esto, en el año 2001 se han puesto en servicio 360 kilómetros de sistemas de bloqueo automático; en el año 2002, 384 kilómetros y en lo que va de año, 115 kilómetros. En esta legislatura hemos puesto en marcha 859 kilómetros de sistemas de bloqueo automático en la red convencional española, que es a lo que se dedican las inversiones que le acabo de facilitar. Esto no quiere decir que estas inversiones hayan proporcionado una seguridad infinita en la circulación de los trenes, pero sí que reducen, cada vez en mayor medida, las posibilidades de un fallo. Si S.S. lo que quiere es que se lo detalle también por kilómetros de renovación de vía, en el año 2000 RENFE ha renovado 151 kilómetros; en 2001, 178 kilómetros y en 2002, 111 kilómetros, en total 440 kilómetros en esta legislatura. Durante del año 2003 ya hemos puesto en servicio 160 kilómetros y tenemos 487 en marcha. FEVE, entre los años 1996-2003, ha renovado 619 kilómetros y actualmente tiene en ejecución otros 27 kilómetros de renovación de vía. RENFE sustituye el viejo

carril por carril de 54 kilogramos por metro, traviesas de hormigón y balasto silíceo, y FEVE, en la misma medida, está sustituyendo el armamento de la vía por carril de 54 kilos, en tramos de 36 metros y traviesas de madera.

En cuanto a pasos a nivel —lo ha mencionado de pasada S.S.—, quiero decirle que estamos superando los objetivos a que me comprometí en esta legislatura en aquella comparecencia específica sobre la mejora de la seguridad en dichos pasos a nivel. Concretamente, sobre los datos anteriores, en los cinco primeros meses de este año, se han suprimido 117, lo que eleva a 493 los suprimidos desde el año 2001. Esto permite que el objetivo de eliminar otros tantos para llegar a los 241 en el año 2003 parezca más cercano, gracias a ese compromiso de inversiones en materia de seguridad. Además, están los acuerdos con otros entes públicos y con algunas comunidades autónomas y a lo largo del año 2003 esperamos llegar a acuerdos con el resto de éstas. Tengo a disposición de S.S. los 493 pasos a nivel eliminados desde los compromisos adquiridos en la comparecencia de hace dos años. En relación con esto quiero resaltar que actualmente están iniciadas obras para la supresión de 263 pasos a nivel, 64 de los cuales son de momento superior a 1.500, lo que también va a permitir que el compromiso global de suprimir 928 pasos a nivel se alcance y de ellos 147 tengan momento superior a 1.500.

En cuanto al estado de la red convencional, el índice para medir su estado y su mejora es el parámetro calidad de vía, que, como S.S. conoce, figura en el contrato-programa entre RENFE, Fomento y Hacienda. La evolución de esta ratio de calidad de vida empezó en el objetivo del 60 por ciento en el año 1994 y aquel año se superó con un 70 por ciento. Esto ha continuado mejorando y en el año 2002, con el objetivo del contrato-programa del 76,7 por ciento —ratio aceptable o buena en esa red por la que circula el 85 por ciento del tráfico—, este objetivo se ha superado hasta el 79,9 por ciento, lo cual pone de manifiesto las mejoras de calidad que las vías de RENFE han venido ofreciendo a lo largo de estos años.

Señorías, todo esto es lo que permite explicar por qué ha evolucionado de una manera rápida hacia su reducción el índice de frecuencia de los accidentes. En el año 1996 RENFE sufría 0,65 accidentes por cada millón de kilómetros recorridos. En el año 2002 este índice se ha reducido en 0,38, lo que convierte al ferrocarril español, como he dicho antes, en el tercero más seguro de Europa. Estos índices, señorías, siendo buenos, no son suficientes porque no hay ni debe haber ninguna Administración que se conforme con un índice de accidentes, por pequeño que sea. Pero esto también tiene una lectura y es que la infraestructura es cada día más segura y los trenes que circulan por ella son cada día más seguros. Y ahora lo que nos corresponde a todos, al Gobierno y a los grupos de esta Cámara, es aportar ideas e iniciativas para continuar mejorando en la dirección que

nos habíamos comprometido desarrollar, sin negar la realidad ni negar la evidencia. La realidad y la evidencia ponen de manifiesto que hoy, en el año 2003 y como consecuencia del Plan de infraestructuras iniciado en esta legislatura, España está realizando la mayor inversión ferroviaria que se ha desarrollado nunca en las últimas décadas. Afortunadamente, los datos están ahí y lo único que reflejan es el compromiso de la sociedad española con la mejora y la seguridad de sus ferrocarriles. A continuar en esa línea creo que es a lo que puede comprometerse el Ministerio de Fomento, aceptando el diálogo que S.S. ha planteado con el Grupo Parlamentario Popular y con el propio ministerio.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Muchas gracias, señor ministro.

Señor Segura, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señor ministro, qué fácil es hablar de la manera que usted lo hace. Yo le invito a que en la próxima Comisión de Infraestructuras, que creo que está fijada alrededor del 25 de este mes, traiga los datos y tengamos un debate sobre pasos a nivel. Los datos que tiene el Grupo Parlamentario Socialista son los siguientes: El 1 de enero del año 2001 había 800 pasos a nivel con un momento superior al parámetro de 1.500 y en el mes de enero de 2003, es decir transcurridos dos años, se han resuelto 39 pasos a nivel; consiguientemente, 800 menos 39, nos quedan 760 aproximadamente. Si usted me dice que con ese tipo de inversiones, con esa carencia negociadora con los ayuntamientos y con las comunidades autónomas, va a ir suprimiendo 40 pasos a nivel por año, de los 800 que teníamos en el año 2001, dígame usted si nuestros nietos van a poder estar tranquilos. Lo dudo.

Señor ministro, a usted y a mí nos gustan los números. He detectado en su intervención que usted estudió ingeniería pero del plan antiguo, porque ha hecho referencia al metro patrón y no le voy a preguntar cómo se define el metro patrón hoy en día. Me parece que usted se ha quedado en la distancia entre dos trazos de una barra de platino iridio. Eso se lo comento como una broma. Pero como nos gustan los números y los gráficos, mire, señor ministro, un nuevo gráfico. Estudio hecho y publicado por RENFE que ha costado decenas de millones de pesetas. Gráfico 63: Evolución de las inversiones. Mire qué diagramas de barras. Empieza en el año 1991 y termina en el año 2000. En cada diagrama de barras hay tres colores distintos que representan tres funciones distintas. La azul corresponde a las inversiones en el mantenimiento de las infraestructuras. Señorías, fíjense ustedes cómo ha disminuido. Mire qué poquito en el año 2000, pero es que ha seguido ese ritmo en los años posteriores.

Números, señor ministro, números que son los que han servido para hacer esos diagramas de barras. Los

números dicen lo siguiente: La partida correspondiente al mantenimiento de la infraestructura convencional se sitúa en los últimos años en torno al 80 por ciento del gasto en el origen, del gasto en el año 1991, en un porcentaje muy similar al que corresponde al mantenimiento de la infraestructura del AVE, si bien aquel permanece bastante estable desde el año 1995 y el mantenimiento en la red convencional decrece progresivamente año por año. Un estudio de una consultora independiente pagado por el ministerio.

En cuanto a la evolución de los gastos de circulación, permiten apreciar el efecto de la transferencia del personal técnico de estaciones y un decrecimiento permanente desde entonces con prácticamente una reducción del 40 por ciento hasta el año 2000, consecuencia de la tecnificación y automatización en funciones. ¡Ojo al dato, señor ministro! Los gastos de mantenimiento de infraestructura han disminuido de forma progresiva desde el año 1991. Y dice, entre paréntesis: Salvo un crecimiento que podríamos cifrar en torno al 7 por ciento con la entrada en servicio del AVE. Continúo leyendo —documento oficial—: Con una reducción de casi el 17 por ciento para el conjunto del periodo. ¡Cuánto me gustaría seguir leyéndole contenidos que le iban a causar sorpresa! Señor ministro, yo le recomendaría que este próximo fin de semana cogiese ese documento de unas 400 páginas y se lo leyese. Se lo recomiendo, no venga aquí solamente a leer los documentos que le hacen, lea como hace este diputado, saque sus conclusiones y venga con su propio criterio actualizado.

Hoy hay un problema grave en el sistema ferroviario español. ¡Qué duda cabe que se avanza en la alta velocidad! No voy a hacer una descripción esperpéntica de lo que está pasando con el AVE Madrid-Barcelona. Pero la red convencional no ha tenido la atención suficiente ¿Por qué? Porque desde que usted es ministro, con su carácter y con su manera de entender la gestión gubernamental ha asfixiado a la empresa RENFE. Tiene unos ejecutivos que no se atreven a tomar una decisión sin llamarle por teléfono.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Muchas gracias, señor diputado.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Hay una desmoralización empresarial.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Le ruego que concluya, por favor.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Desmoralización empresarial que trae consigo todo lo que está trayendo: un debilitamiento empresarial de extraordinaria dimensión. RENFE tiene hoy una deuda acumulada de un billón doscientos mil millones de pesetas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): Le ruego que concluya, señor diputado.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Sí, señora presidenta. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Becerril Bustamante): El señor ministro de Fomento tiene la palabra.

El señor **MINISTRO DE FOMENTO** (Álvarez-Cascos Fernández): Señora presidenta, señorías, señor diputado, qué fácil es subir a esta tribuna a decir algunas de las cosas que S.S. ha dicho hoy. Porque, por el mismo precio que ha dicho que el ministro tiene asfixiada a RENFE, podía haber dicho S.S. que RENFE era un organismo descontrolado del Ministerio de Fomento. Por el mismo precio. Y resulta que RENFE forma parte, porque es uno de los pilares fundamentales de la política ferroviaria, de la política ferroviaria del Ministerio de Fomento y a S.S. lo que le preocupa es que RENFE forme parte coherente y coordinada de la política de infraestructuras ferroviarias. Pues bien, procuraremos mejorar esa coordinación y tenga S.S. por cierto que no hay ningún riesgo de asfixia en ninguno de los profesionales que se dedican a estas actividades en la Administración pública.

Su señoría me pide el dato de los pasos a nivel. A 31 de mayo del año 2003, eliminados 493. El detalle por comunidades autónomas: 160 en 2001, 216 en 2002, 117 hasta ahora en 2003. Y, en la Comisión, con mucho gusto le detallaré el lugar, le traeré un mapa punteando cada uno para que los localice rápidamente S.S. El objetivo, señor diputado, es suprimir en el horizonte del periodo del compromiso 928 pasos a nivel, de los cuales 147 serán de momento superior a 1500; y en este momento el ritmo de supresión de pasos a nivel nos permite alcanzar estos objetivos.

A la primera, señoría, no he querido entrar en la tentación de utilizar las cifras y los gráficos, pero, señor diputado, esta es la evolución de las inversiones del Estado: RENFE, FEVE, GIF y Dirección General de Ferrocarriles, en el acondicionamiento, mejora y renovación de la red convencional. **(El señor ministro de Fomento muestra a la Cámara un gráfico.—La señora vicepresidenta, Mariscal de Gante Mirón, ocupa la presidencia.)** Y la raya que pone la frontera entre el período 1982-1996 y 1996-2002 a S.S. seguro que le resulta muy gratificante. Este es el gráfico de las evoluciones que se sostienen en los datos de la contabilidad nacional. Para que S.S. se haga una idea, en los años noventa se invertían entre 200 y 300 millones de euros y el pasado año hemos invertido 535 millones de euros para la red convencional. Su señoría ha hablado también de la alta velocidad. El gráfico de la alta velocidad puede resultar un poco más sonrojante. Lo comprendo, pero también lo traía. Para que los que quieren lucir las excelencias de la política de alta velocidad en un momento determinado recuerden lo que fue aquello, el éxito fugaz que ojalá hubiera continuado y nos hubiera

permitido ahora disfrutar de unos cuantos miles de kilómetros de alta velocidad en la red ferroviaria española.

Como consecuencia de esto, señor diputado, el índice de accidentalidad de la red ferroviaria española se ha reducido considerablemente. Desde el año 1982, a la cuarta parte y, desde el año 1986, prácticamente a la mitad. El índice hoy es de 0,38 y era 0,65 en el año 1996. A pesar de eso, señor diputado, hay que hacer mucho más y hay que continuar haciendo mucho más. En términos comparados, cuando se escandalizaba en relación con la excesiva frecuencia de los accidentes en este año, recuerde, señoría, cuál ha sido la frecuencia de los accidentes en los últimos veinte años, recuérdelo, por favor, para poder usar ese metro patrón. Su señoría ahora seguramente usa el GPS, me parece perfecto. Otros nos quedamos en el metro patrón de platino e iridio que se conserva en el Museo de Pesas y Medidas de París. Con ese metro patrón, esta es la evolución del índice de accidentalidad en la red ferroviaria española. Si ponemos los datos en su sitio, seguro que el diálogo va a ser más fluido, seguro que las conclusiones van a ser más constructivas y seguro que entre todos, Gobierno y oposición, prestamos de verdad un buen servicio a la sociedad española en materia de seguridad ferroviaria.

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor ministro.

— **DEL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA, SOBRE LOS PROPÓSITOS QUE LLEVAN AL GOBIERNO A CRIMINALIZAR E INTENTAR PONER FUERA DE LA CONSTITUCIÓN A FUERZAS POLÍTICAS DEMOCRÁTICAS REPRESENTADAS EN ESTA CÁMARA, COMO IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 172/000290.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Interpelación urgente del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, sobre los propósitos que llevan al Gobierno a criminalizar e intentar poner fuera de la Constitución a fuerzas políticas democráticas representadas en esta Cámara, como Izquierda Unida.

Para su presentación y defensa, tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Con la venia, señora presidenta.

Señoras diputadas, señores diputados, señor Rajoy, quiero plantearle con total tranquilidad un problema serio, un problema de política pura y un problema que a mi juicio tiene transcendencia de Estado. Se trata de la relación política, en el marco del terreno democrático, de las distintas fuerzas con el Gobierno, en función de un tejido que hay que construir entre todos y que últimamente no se está construyendo. Vamos a celebrar próximamente las bodas de plata de la instauración de

la democracia en este país, el 25 aniversario de una salida consensuada de la dictadura franquista. Se hizo un gran esfuerzo por parte de todos sobre la base de la técnica y la estrategia del diálogo, del respeto y de la asunción de que había diferencias políticas, ideológicas, territoriales, que había que asumir con una cabeza en la que cupiera todo el Estado, la cabeza de todos y cada uno de nosotros, de los actores de aquella situación. Y se supo hacer. Se creó aquel tejido, se creó aquella solidaridad interna entre todos los partidos para la construcción de algo en que nos unían nuestras propias diferencias, nuestras propias especificidades, la pluralidad ideológica, política y territorial. Hoy, a nuestro juicio, y no sólo a nuestro juicio, sino en la opinión de muchos articulistas, que cada vez con mayor asiduidad están hablando de este tema, se ha roto en gran parte la solidaridad interna entre los partidos, se ha descompuesto el equilibrio de la pluralidad. Hay gente que incluso habla de que estamos en un momento de crisis del Estado por razón de la ruptura de estos equilibrios políticos, ideológicos y territoriales. No se asume la pluralidad realmente existente.

Señor Rajoy, ¿cuántos españoles sobramos? ¿Cuántos partidos políticos sobran? ¿Cuántas organizaciones sociales detrás de una pancarta sobran en este país? Ese es el problema, señor Rajoy, que sobramos gente, en función de una forma de entender la política, en función de una forma de trazar una línea divisoria entre unos y otros, línea que rompe lo que construimos entre todos, entre ellos el señor Suárez, que ahora anda con ustedes en el Partido Popular. ¿Nos hubieran legalizado ahora el partido comunista? ¿El señor Aznar en estos momentos hubiera legalizado el partido comunista, a los rojos en pelotas que ocupan las calles? (**Rumores.**) Por lo menos hay que establecer una cierta duda.

Este es el problema de fondo, no la legalización, sino la relación con los partidos políticos democráticos. Nosotros, señor Rajoy, usted lo sabe perfectamente, fuimos parte activa de la conquista de ese tejido de la libertad y de la democracia, desde 1939, fundamentalmente desde 1956 a esta parte. Entonces, una parte de lo que hoy es Izquierda Unida, el Partido Comunista, hablábamos de la política de reconciliación nacional. Y teniendo enfrente a un dictador —lo digo por las acusaciones constantes que se nos hacen; las últimas son tremendas en algunos tertulianos, en algunos dirigentes—, jamás fuimos a través de la violencia contra el dictador. Jamás, jamás. Y eso que incluso entonces nos hubiera amparado la Declaración Universal de los Derechos Humanos. Pero jamás. Y sufríamos persecuciones, como se conoce. Digo esto por las acusaciones que se nos hacen a veces de complicidad con la violencia. Eso no existe en nosotros, no puede existir, ni histórica, ni teórica, ni lógica, ni ideológicamente. Comprendan ustedes nuestra indignación en esta situación. Van a comprender poco a poco nuestra resistencia a la hora de luchar por una alternativa distinta que con aquel espacio de solida-

ridad, de diálogo, de integración de lo diverso, de integración de la pluralidad, que logramos tener hasta hace poco tiempo y que estamos perdiendo, fundamentalmente conforme nos acercamos a la celebración, y esta casa va a ser una sede fundamental, de los 25 años de la instauración de la democracia en este país.

El problema parte de una política que se ha acentuado con la mayoría absoluta que ustedes conquistaron legítimamente. Es un problema de una concepción totalizante de la política, una concepción totalizante que no les hace responder con discreción, con moderación, al trabajo de la oposición, por ejemplo. No comprenden ustedes el trabajo de la oposición, les molesta la oposición. Entonces satanizan; tienen mucho poder mediático, muchísimo, y, por ejemplo, pueden ustedes elegir en la televisión, en horas de máxima audiencia, un *prime time*, a las nueve de la noche, para que se nos diga: Son ustedes cómplices del terrorismo. ¿Y cómo combatimos nosotros eso, don José Antonio Sánchez, cómo combatimos nosotros eso? Se nos criminaliza tranquilamente y aquí por lo visto no pasa nada. Pero sí pasa, sí está pasando, se están rompiendo muchas capacidades de integración y en alguna ocasión, señor Rajoy, se lo digo tranquilamente, como usted sabe —que usted y yo discutimos yendo a fondo pero con tranquilidad—, nos da la impresión de que no hay límites éticos, mediáticos y organizativos a este pulso totalizante. No nos parece que haya límites, no nos parece que en absoluto se esté operando desde una política centrista, de integración de las diferencias.

A veces incluso se nos intenta callar, como se ha hecho últimamente, envolviéndose el ministro de turno en la bandera nacional o en el patriotismo del silencio, y se nos sataniza. Otras, el dolor de las víctimas, y se nos intenta callar. O criminalizándonos a fondo, en función de previsiones que por ejemplo se han dado en Madrid, la posibilidad de un pacto entre el Partido Socialista e Izquierda Unida. Me voy a detener en este tema para ejemplificar lo que yo intento hoy aquí denunciar, señor Rajoy. Ustedes empezaron una campaña fortísima contra Izquierda Unida, contra lo que llamaban ustedes —no usted concretamente, pero sí el señor Arenas, sí el señor Aznar— los comunistas. Pero ustedes lo decían desde el tono de quien denuncia algo que no se puede aceptar, desde el mismo tono que percibíamos y que percibe la población, cuando se nos llamaba los comunistas por parte del franquismo.

En ese mismo tono se han dirigido ustedes a nosotros, lanzando ese mensaje a la población: los rojos, los comunistas. El mensaje era: cómo van ustedes a pactar con Izquierda Unida, esa coalición radical comunista-socialista, diciendo alguna barbaridad que pasará a la antología del disparate constitucional. Me refiero a cuando el señor Aznar dijo: Ustedes se imaginan al señor Llamazares dando clase a su hijo. Eso es una auténtica barbaridad constitucional. Por cierto, que el 30 por ciento de las candidaturas de Izquierda Unida está

integrada por enseñantes. Aquí mismo en nuestro grupo parlamentario; Rejón, Centella y yo mismo somos enseñantes. Se le olvida al señor Aznar la libertad de cátedra; se le olvida que estamos dando clase en todos los sitios de España, por cierto, con una gran productividad y una gran calidad, porque somos buenos profesionales. Y se lanza el mensaje, absurdo, constitucionalmente inválido, de que cómo puede un rojo dar clase en este país. Excluyente al máximo. Se pone una línea divisoria, que no podemos aceptar bajo ningún punto de vista. No sé si me explico. **(El señor Gil Lázaro: Difícilmente.)** Difícilmente. O sea que ustedes suscriben lo que dijo el señor Aznar. Este es el problema. Están ustedes utilizando la Constitución como un martillo de herejes y señalando al mismo tiempo quiénes son los herejes. Ese es el problema de fondo, juez y parte en un momento muy difícil a la hora de establecer una democracia. Y tal como van las cosas, en función incluso de lo que ha pasado en Madrid, y que cada palo aguante su vela, efectivamente, quizá ustedes estén diseñando una democracia del 40 por ciento de participación. Quizá vamos por ese camino y ese camino no conduce a ningún sitio agradable. Y ustedes saben que eso no es soportable desde el punto de vista de una democracia europea.

Ustedes han hecho una campaña tremenda. Y cuando ahora el señor Tamayo habla —lo estamos oyendo constantemente, porque es muy interesante estar en las circunstancias concretas que se están desarrollando—, de pronto cambia el chip, el disco de lo que venía diciendo el señor Simancas, y ahora repite la matriz comunicativa de lo que dice el señor Arenas. De pronto ha ocurrido ese fenómeno mediático. ¿Qué significará eso? Significa, y no hablo de otras cosas, que el señor Tamayo asume esa campaña contra el Gobierno de Izquierda Unida y del Partido Socialista y la asume desde un punto de vista, tal y como se ha desarrollado la precampaña y la campaña, absolutamente antidemocrática. Porque incluso el portavoz del Partido Popular, cuando nos hemos sentado socialistas e Izquierda Unida, ha dicho: Ya se están repartiendo el botín. O sea que no existe la democracia para ustedes. ¿La democracia impide los acuerdos? Ustedes nos van a votar en varios pueblos de Sevilla. ¿La democracia impide los acuerdos? Ya se están repartiendo el botín. ¿Qué botín? Cuando nosotros hemos dicho que vamos a ir, en esta campaña difícilísima de lo que supone el horizonte de esta legislatura, contra el pelotazo del movimiento nacional de recalificación del suelo. ¿Qué botín? ¿Quizá es lo contrario? ¿Quizá es que vamos a intentar impedir el botín? ¿Será lo contrario? Yo creo que sí y por eso han funcionado muchos poderes fácticos para intentar impedir, no sólo aquí sino en muchos otros sitios, los acuerdos de la izquierda plural, de cara a marcar un futuro distinto en este país en distintas provincias.

Espero su respuesta, señor Rajoy, y espero que todo se vaya aclarando. Hay que respetar la voluntad popular. Ustedes ya han empezado a no respetarla. Cuando

ustedes aceptan la Mesa que han aceptado en la Asamblea de Madrid han empezado a no respetar la voluntad popular. **(El señor Gil Lázaro: ¡Pero bueno!)** Y espero que se acepte ahora, no gobernando con dos tráfingos. Muchas gracias.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor Alcaraz.  
Señor vicepresidente primero del Gobierno.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Muchas gracias, señora presidenta.

Señoras y señores diputados, el señor Alcaraz me pide que explique la política general del Gobierno en relación con Izquierda Unida, más o menos es así lo que reza el texto de la interpelación: ¿Qué pretende el Gobierno al criminalizar —la palabra no es mía, evidentemente— a Izquierda Unida e intentar ponerla fuera de la Constitución —expresión que tampoco es mía, sino del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida—?

Las pruebas que presenta en el texto de la interpelación para justificar esa criminalización o ese intento de poner a Izquierda Unida fuera de la Constitución y que por tanto justifica la interpelación son dos: una, la afirmación de que algunos miembros del Gobierno dicen que Izquierda Unida apoya el plan soberanista de Ibarretxe; y la otra, nuestras críticas a los pactos post-electorales. En el resto del texto de la interpelación hay expresiones más o menos grandilocuentes —esta es mía—, que probablemente justificarían que yo, utilizando el mismo argumento que usted, probablemente —o no— con más razón, le interpelara a usted, lo cual por otra parte no parece muy razonable y por tanto no voy a hacerlo. Pero sinceramente no hay ninguna concreción más, lo que dificulta la respuesta a su interpelación. En cualquier caso, yo voy a intentar hacerlo de la manera más equilibrada posible, en el bien entendido que lo que pretendo es que usted también haga alguna reflexión sobre algunas de las afirmaciones que ha hecho en el día de hoy.

Entrando en el fondo del asunto, y en la medida en que es posible responder a este tipo de interpelación, voy a responder a las dos cuestiones que usted plantea en su texto, la que hace referencia al tema vasco y la que hace referencia a los pactos electorales, y luego haré una intervención más general en relación con algunas declaraciones o algunas actitudes que supuestamente han tenido miembros del Gobierno o del Partido Popular.

En relación con su posición en el tema vasco, es evidente que es distinta de la nuestra y de la de la mayoría de los españoles, e incluso, sin ánimo de molestar, de la de la mayoría de quienes les votan a ustedes, asunto sobre el cual naturalmente admito argumentos en contrario. Yo no voy a poner en tela de juicio que ustedes quieran, como han dicho en muchas ocasiones, un Esta-

do federal, democrático y social, incluso lo dicen ustedes en algunos documentos de su propia página web; es más, tampoco voy a poner en tela de juicio que usted no esté a favor del plan Ibarretxe, pero me permitirá usted que tampoco ponga en duda la afirmación de algunos colegas suyos en el País Vasco, porque no van a ser, a mi juicio, de peor condición que usted. Si yo le creo a usted, no hay ninguna razón para que yo no tenga que creerles a ellos también. Fíjese usted algunas de las cosas de las que se dicen, señor Alcaraz, que creo que van a servir para la reflexión que todos sin duda alguna debemos hacer. Sobre el plan Ibarretxe, que es uno de los asuntos en los cuales a usted le molesta nuestro planteamiento, cuando en el debate de política general en el Parlamento Vasco el 27 de septiembre del año 2002 se produjo la intervención del lehendakari, el diputado de Izquierda Unida, que es el que habla en nombre de Izquierda Unida, Karrera Aguirrebarrena, decía lo siguiente: Nos parece que este proyecto es un instrumento muy apropiado para responder a las necesidades de este pueblo y pensamos que responderemos. Nos encontramos satisfechos —decía— porque consideramos que el modelo de convivencia ofrecido por el lehendakari en su discurso de esta mañana entronca con las propuestas nuestras.

El coordinador de Izquierda Unida en el País Vasco, señor Madrazo, decía que ésta era una iniciativa apasionante e importante. Es verdad que el señor Llamazares matizó las afirmaciones del señor Madrazo, pero a continuación dijo el señor Llamazares que estas visiones discordantes entre los líderes vasco y Federal de Izquierda Unida se explican porque en el País Vasco se ven las cosas distintas al resto de España, hay opiniones públicas claramente diferenciadas. Llamazares trata de restar importancia a esas diferencias y sostiene que los discursos, tanto de Madrazo como el suyo, están perfectamente pactados entre ellos. A mí todo eso me parece muy bien, pero usted también tiene que entender lo que acabo de decir —son los hechos—: que para mí sea difícil interpretar los pactos entre el señor Madrazo y el señor Llamazares, como que para mí sea difícil entender que hay que decir dos cosas distintas porque las opiniones públicas también son diferentes. A mí me parece que yo tengo derecho a criticar el plan soberanista del señor Ibarretxe y la posición de Izquierda Unida exactamente de la misma manera, aunque creo que con mejores formas, que lo hacen algunos dirigentes de Izquierda Unida respecto a algunos de nuestros planteamientos.

Continuando con el tema vasco, hay otras cosas que a mi inteligencia se le escapan. Ya sé que usted puede decir que qué culpa tiene usted del nivel de mi inteligencia. Pero yo tampoco la tengo. Me ha sido dada la que me ha sido dada. Y, claro, que la señora Conchi Bilbao, con los acontecimientos que se están produciendo ahora, considere que el Tribunal Supremo ha dado ayer una vuelta de tuerca más a una resolución que menoscaba flagrantemente la autonomía del legislativo autonó-

mico, yo no lo comparto. Como tampoco comparto su juicio de que en la indispensable lucha contra el terrorismo no vale todo, ya que flaco favor se le hace a la democracia si en su defensa se violan principios fundamentales del Estado de derecho. Nosotros estamos en desacuerdo con las manifestaciones que ponen en tela de juicio la lucha contra el terrorismo desde el Estado de derecho. Tampoco estamos de acuerdo cuando dice el señor Madrazo que las medidas para ilegalizar a Batasuna suponen volver a los atajos y que lo que está haciendo el PP es socavar los derechos y libertades fundamentales. Tampoco estamos de acuerdo con lo que dice la página web de su coalición, que, en referencia al Pleno celebrado en agosto sobre la Ley de partidos, dijo que se trataba del debate sobre la legitimidad y las consecuencias de la ilegalización política sobre un partido político que defiende una opción que está amparada por la Constitución. Yo no creo que la opción de Batasuna esté amparada por la Constitución. Pero me parece que no la entiende muchísima gente en esta Cámara ni en Europa ni tampoco los tribunales de justicia, que son los que tienen la última palabra. También me es difícil entender que cuando se debate —sorprendente debate— en un parlamento sobre si hay o no que aplicar una resolución del Tribunal Supremo, Izquierda Unida decida no asistir a este debate, ignoro por qué suerte de razones. Por tanto, lo que hay son criterios diferentes sobre temas enormemente importantes y sobre los cuales nosotros manifestamos nuestra posición, en mi opinión, tengo que decirlo así, de una manera correcta y educada.

En cuanto a los pactos, que es el segundo asunto por el cual usted se preocupa, yo no dudo de la legalidad de los pactos que hace el PSOE con Izquierda Unida, como no dudo de la legalidad de los pactos que hace el PSOE con el PRC o con ERC o con quien estime oportuno y conveniente. Probablemente sean otros los que dudan o a los que les gusten más o menos. Pero lo que no se nos puede negar —y yo creo que en eso usted tiene que coincidir conmigo— es que podamos decir que nosotros hemos ganado las elecciones en Madrid y que algunos de sus planteamientos, los que han hecho públicos en materia de conciertos educativos o los temas de política internacional u otros no nos gusten. O que digamos a la opinión pública que esos pactos lo que hacen es llevar al PSOE más a la izquierda, que es lo que, por otra parte, ustedes quieren y además también dicen. Es decir, decimos los dos lo mismo. Ustedes dicen que llevamos al PSOE a la izquierda y nosotros decimos no que le llevamos, porque no le llevamos, sino que el PSOE se va a la izquierda. Por tanto, es absolutamente razonable que podamos hacer esa crítica política a los pactos y a los acuerdos, que ya digo que son plenamente legales.

En cuanto al resto de los temas que han constituido el eje de su intervención, es verdad que hay algunas declaraciones que sin duda justifican una interpelación. Se las voy a dar a conocer para reflexión. «Diario de Sesiones», 25 de febrero del año 2003: Ustedes son la guerra.

«Diario de Sesiones», 4 de marzo: Ustedes son serviles, participan en la política de extorsión y de corrupción frente a los inspectores de Naciones Unidas, y esto es una corrupción política y moral. En su boca la palabra paz suena a cinismo y a mentira. Cinco de marzo de 2003: Ustedes han vendido el alma democrática y el alma de la política española al señor Bush. Dos de abril de 2003: Cuando el conjunto de diputadas y diputados del Grupo Parlamentario Popular votaron aquí, no votaron conceptos, votaron muerte, votaron genocidio, votaron destrucción, votaron hambre, dolor y humillación. Ustedes contribuyen a la muerte y a la destrucción. Ustedes son corresponsables morales y políticos y veremos si en el futuro también son corresponsables judiciales. Nueve de Abril: Ustedes están en el terreno de los verdugos, no de las víctimas. En la página 12.060 del «Diario de Sesiones» del Congreso de los Diputados figura la expresión asesinos. En distintos titulares de prensa se pueden leer cosas como las siguientes: Aznar nos envía al corredor de la muerte. Las manos de Aznar están manchadas de sangre. Aznar es un judas por vendernos a la ONU por un puñado de dólares. Gaspar Llamazares —no quería citarlo— acusa al jefe del Ejecutivo de convertir a los españoles en objetivo militar del terrorismo internacional. Aznar fomenta el odio y el racismo. Es un miserable. Otra persona dice que Aznar es un terrorista como los de ETA que, junto a Tony Blair y George Bush, debería dar cuenta ante los tribunales internacionales. Tan terrorista es el que asesina en Euskadi, tal como hace ETA, como el que promueve y es responsable político directo de esta guerra.

Podríamos continuar, pero creo que no hace al caso, señor Llamazares. Yo creo que hay que hacer un esfuerzo de entendimiento, un esfuerzo de equilibrio. No me he referido a las personas. Le he llamado, perdóneme usted, señor Llamazares. Ha sido sin querer (**Risas.**), porque créame usted que ni en la peor de mis intenciones podría hacer yo una cosa de esas características con usted, y lo digo de verdad, porque usted no se lo merece. Por tanto, esa es la opinión que puedo transmitirle en relación con este asunto. Yo creo que a estas alturas hablar aquí de la Constitución y de la historia de su partido tiene un sentido relativo. Yo no voy a discutirse. Yo sé el valor, lo que ha aportado el Partido Comunista a lo largo de estos últimos años, pero es evidente que hay temas en los que mantenemos discrepancias y opiniones distintas y es evidente que el tono que mantiene el Gobierno del que yo formo parte dista mucho —y usted sin duda puede hacer las interpretaciones que estime oportuno y conveniente— de algunas de las afirmaciones que hemos oído a lo largo de los últimos meses. Por tanto, hagan ustedes un esfuerzo. Probablemente necesiten hacerlo todos, pero desde luego me parece que ustedes son los más necesitados de hacerlo.

Muchas gracias. (**Aplausos.**)

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Muchas gracias, señor vicepresidente. Señor Alcaraz.

El señor **ALCARAZ MASATS**: Señor Rajoy, ha hecho usted referencia a que en función de los votos tenemos problemas respecto a la relación con los partidos mayoritarios como ustedes. ¿Quién es el partido mayoritario en el País Vasco, señor Rajoy? Por tanto, ese argumento retírelo. Lo que no respetan ustedes en la dialéctica de allí, me lo lanza usted aquí desde esta tribuna. El partido mayoritario allí se llama Partido Nacionalista Vasco, señor Rajoy.

Usted me aporta aquí opiniones pero no resoluciones, no posiciones oficiales de Izquierda Unida, que yo se las voy a dar brevísimamente, aunque usted ya las ha hecho transparecer de alguna manera en su intervención. Nosotros no estamos de acuerdo con el plan Ibarretxe. Lo sabe usted perfectamente. Nosotros preconizamos algo que no se parezca nunca ni siquiera a la confederación de un territorio de este país y mucho menos a la independencia de ningún territorio de España. Apostamos por un Estado federal, que es un Estado compuesto sobre la base de los acuerdos de todos los territorios, desde 1934, y usted lo sabe.

En relación con nuestra posición respecto a la ilegalización del grupo heredero de Batasuna, hay que acatar la sentencia, pero como hay un problema posiblemente de conflicto de jurisdicción, hemos pedido que se establezca un conflicto de competencias y que lo juzgue el tribunal correspondiente. Por eso no hemos ido. Por eso ha habido una ausencia en la Mesa. Por cierto, hablando de ausencias, la ausencia mayor fue la del señor Mayor Oreja, que permitió los presupuestos de Euskadi, pero esto sea dicho al paso. Respecto a la ilegalización, ya lo hemos dicho: estamos de acuerdo con el proceso penal iniciado para la ilegalización, no con una ley que nos parece excepcional para la ilegalización de los partidos. Esa es nuestra posición oficial, señor Rajoy, por tanto, no me saque aquí opiniones de contexto. Algunos de los dirigentes que ha nombrado ni siquiera los conozco. Yo le estoy dando la posición oficial de Izquierda Unida, y usted sabe que es así.

Por cierto, su lenguaje respecto a cómo han satanizado los pactos de Izquierda Unida y PSOE no es el mismo que han utilizado otros dirigentes del Partido Popular. Ya le he dado alguna de las citas oficiales. Usted me dirá: Bueno, pero... Es que, entre otras cosas, señor Aznar —perdón, le he llamado señor Aznar, sería mi última intención confundirle a usted con el señor Aznar; (**Rumores.**) le ruego me perdone encarecidamente por esa confusión, señor Rajoy—, me refiero a intervenciones ni más ni menos —se lo he dicho anteriormente— que del presidente del Gobierno y del señor secretario general del Partido Popular. Sólo he citado a esos dos junto a una expresión del señor De Grandes.

Esa es la idea que le he dado a la hora de oficializar las posiciones que se están dando.

No voy a hablar respecto a una alusión que usted ha hecho a algo que recogieron los servicios de taquígrafa de la Cámara porque se retiró, señor Rajoy, pero ustedes no atienden a eso. No me voy a remitir para nada a una carta que ha recibido una diputada nuestra, firmada por un diputado del Partido Popular, en la que se utiliza la misma expresión. Señor Rajoy, no me voy a amparar en que usted se ha ido un poco de la línea del debate para intentar satanizarlo, que yo no lo he intentado; usted sí lo ha hecho a la hora de hablar de eso que retiramos nosotros. No voy a aludir para nada a cierta carta firmada por cierto diputado.

Usted, en el fondo, no quiere recoger lo que le he dicho, señor Rajoy. ¿Cómo podemos celebrar así en esta casa, que va a ser sede fundamental de esa celebración, el 25 aniversario de la instauración de la democracia? No es posible. No sólo se lo digo yo, señor Rajoy, se lo dicen muchos de los once partidos que integran la oposición en esta Cámara, que representamos 11.700.000 votos. Tendremos que vernos porque en estas condiciones no se puede hacer una celebración equilibrada. No hay aquel intento, que protagonizó también Suárez en un tiempo, de integrar las diferencias ideológicas, políticas, territoriales, de conseguir un tejido de solidaridad entre todos para intentar construir un futuro diferente sin que nadie se apeara de su burro ideológico, político, territorial, sin que nadie se apeara de su posición. Ahora lo que se intenta es que nos apeemos; se intenta decirnos: o conmigo o con el diablo. Eso no es posible, y hemos roto en gran parte la solidaridad interna de los partidos de lo que debe ser una democracia estable, tranquila, alegre, donde el argumento sea el tema fundamental a la hora de distribuir posiciones.

Termino, señora presidenta. No sólo protestamos nosotros los rojos, señor Rajoy —perdón por la cacofonía—, también protestan sus socios. Ha leído usted, lo sé, la carta del señor Rojo, socialista de Euskadi, en la que dice: Quiero trasladarle nuestro pesar ante la utilización partidista y la manipulación informativa de que ha sido objeto el entendimiento político PSOE-Izquierda Unida en el resto de España, enfocada desde el plano de la realidad vasca, que, señalamos, constituye, además de un injusto falseamiento de la realidad, un acto de sectarismo incompatible con los principios del pacto por la libertad. También lo dicen sus socios, señor Rajoy; por tanto, le ruego que reflexionemos y que la celebración del 25 aniversario se haga recuperando aquel tejido de solidaridad interna que respetaba las diferencias. Ahora no se produce el intercambio político en ese tono, señor Rajoy.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Mariscal de Gante Mirón): Gracias, señor Alcaraz.

Señor vicepresidente primero.

El señor **VICEPRESIDENTE PRIMERO DEL GOBIERNO, MINISTRO DE LA PRESIDENCIA Y PORTAVOZ DEL GOBIERNO** (Rajoy Brey): Yo estaba encantado de que me confundiera con el señor Aznar, y de repente me echa un jarro de agua fría. En cualquier caso, le agradezco esos cinco segundos de satisfacción que me ha producido. **(Risas.)**

Dicho esto, voy a ir a los conceptos generales, señor Alcaraz. Ustedes están contra el plan Ibarretxe. Yo creo que usted está contra el plan Ibarretxe. Yo no sé si usted conoce o no a las personas que representan a Izquierda Unida en el Parlamento vasco —evidentemente, yo no conozco a muchos de los representantes del Partido Popular en los distintos parlamentos—, pero son los que fijan la posición de Izquierda Unida en el País Vasco, y es muy difícil formar parte de un gobierno que tiene como eje básico y como principal prioridad el plan soberanista que usted conoce. Por tanto, es lógico y razonable que nosotros hagamos un planteamiento político crítico, como ustedes lo hacen en numerosas ocasiones, y creo que en esta ocasión es bastante más sensato hacerlo porque se trata de un tema de importancia capital, como a usted no se le oculta.

Usted también manifiesta su voluntad —por otra parte, parece lógico que lo haga— de que hay que acatar la sentencia. Pero al final, cuando en el fondo no quiere hacer lo que tiene que hacer, tiene que acudir a utilizar argumentos como el conflicto de jurisdicción o conflicto de competencias, cuando todos los que estamos aquí sabemos, independientemente de lo que pensamos, que las resoluciones de los tribunales de justicia obligan a todos, al Parlamento, a las instituciones y a los ciudadanos. Por eso, a nosotros la posición que nos hubiera gustado que hubiera adoptado Izquierda Unida era la posición inequívocamente democrática de respeto a la ley y a los instrumentos que tiene el Estado de derecho, y si eso no se produce, parece lógico que nosotros hagamos una crítica política de quien no lo hace así porque eso es lo que se hace en todas las democracias.

Estoy de acuerdo con que a ustedes no les parezca bien —a mí sí me parece bien— la Ley de partidos políticos. Ya sé que ustedes lo han dicho en numerosas ocasiones, y yo no lo he criticado; he dicho que es una posición política con la que no estoy de acuerdo. Lo que no se puede hacer es decir que esta ley y la posterior aplicación de la misma —votada en el Congreso de los Diputados y que después dio lugar a las sentencias de los tribunales, tanto del Supremo como del Constitucional— supone no cumplir con el Estado de derecho, porque lisa y llanamente no es cierto. **(La señora presidenta ocupa la presidencia.)** Yo comprendo —y todos los que estamos aquí lo sabemos— que ustedes tienen un problema, pero cuando alguien tiene un problema, lo que tiene que hacer es esforzarse por resolverlo, a veces tomando medidas que no son gratas porque son complicadas desde el punto de vista del partido. Pero si no lo

hace, lógicamente, tiene que atenerse a las consecuencias políticas —políticas, insisto— de su actuación.

A partir de ahí, yo no he dicho nada de los pactos ni he hablado de quién era la primera ni la segunda fuerza. No he dicho nada. He dicho que me parece legal que se produzca un pacto del PSOE con Izquierda Unida o con cualquier otro partido, pero también he dicho que yo puedo hacer una crítica política de esos pactos, como usted puede hacer una crítica política de los pactos del Partido Popular y del Partido Socialista en el País Vasco, y yo puedo argumentar diciendo que lo hacemos en defensa de unos valores que son muy importantes, que son los que recoge la Constitución y el estatuto de autonomía y a ustedes les pueden parecer bien o mal. Pero, claro, una cosa es hacer pactos y otra cosa —y también le brindo este argumento como motivo de reflexión— es lo que en algunas ocasiones se dice después de los pactos. Ustedes —el Partido Socialista e Izquierda Unida— han hecho un pacto en Madrid y tienen perfecto derecho a hacerlo. La situación es la siguiente: nosotros ganamos las elecciones. Ustedes hacen un acuerdo político —que ya digo que es legal, pero del cual yo puedo decir lo que estime oportuno y conveniente, como es natural— y nos mandan a la oposición. Ustedes ahora generan un problema porque hay dos diputados, que además les critican a ustedes, y afirman que esos diputados dicen lo mismo que el señor Arenas. Después de que ustedes, sin ganar las elecciones, se coaliguen, nos dejen en la oposición y tengan un problema interno, que encima nos pongan de vuelta y media, comprenderán que parece bastante poco serio y bastante poco razonable. **(Aplausos.)** ¿Qué haría usted en una situación de estas características? Porque lo que ha dicho hoy el señor Llamazares creo que requiere al menos tomar nota. Ha dicho que cuando hay corruptos también hay corruptores y recordó que el PP nunca ha aceptado el resultado de las elecciones autonómicas en Madrid, por lo que resulta curioso que esta fuga se haya alimentado del contexto de deslegitimación y criminalización de las negociaciones de la izquierda propiciada por los populares. Luego dice: La única salida que le queda al PP es llegar a un acuerdo con el resto de los partidos representados en el Parlamento regional para compensar los votos de los dos tránsfugas —es decir, que nosotros les demos a Izquierda Unida y al Partido Socialista nuestros votos— y así no se modifica la correlación de fuerzas. Oiga, esto es un poco duro. ¿O no? **(Risas.)**

Muchas gracias. **(Aplausos.)**

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor vicepresidente.

— **DEL GRUPO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ), SOBRE LAS MEDIDAS DE CARÁCTER GENERAL QUE PIENSA ADOPTAR EL GOBIERNO PARA DAR CUMPLI-**

**MIENTO AL PLAN INTEGRAL DE PROTECCIÓN DEL DELTA DEL EBRO Y AL RESTO DE GARANTÍAS PREVISTAS EN LA DISPOSICIÓN ADICIONAL DÉCIMA DE LA LEY 10/2001, DE 5 DE JULIO, DEL PLAN HIDROLÓGICO NACIONAL. (Número de expediente 172/000293.)**

La señora **PRESIDENTA**: Interpelación del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sobre las medidas de carácter general que piensa adoptar el Gobierno para dar cumplimiento al Plan Integral de Protección del Delta del Ebro y al resto de garantías previstas en la disposición adicional décima de la Ley 10/2001, de 5 de julio, del Plan Hidrológico Nacional.

Para la presentación y defensa de la iniciativa, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señora presidenta, señora ministra, el Boletín de las Cortes Generales de una fecha de febrero —que la diré al revés porque en directo no me suena bien— de 2001, día 23 —al revés queda un poco extraña—, publicaba el proyecto de ley del Plan Hidrológico Nacional, o sea, el 23 de febrero de 2001. Ya había habido muchas reuniones sobre el Plan Hidrológico Nacional, mucho trabajo en común con el ministerio por parte de nuestro grupo parlamentario y por parte de la Conselleria de Medi Ambient de Catalunya. Voy a hacer un poco de historia para situarnos. Ya sé que usted lo sabe, pero hay algunos puntos que podríamos situar en el anecdotario que quizá no conoce, al menos en la intención que nosotros los vemos, y por tanto podrá situarse respecto a las inquietudes que actualmente tenemos.

Señora ministra, después de todo el trabajo parlamentario previo a la discusión en Comisión, se presentan muchas enmiendas y el informe de la ponencia incorpora bastantes enmiendas de nuestro grupo, pero me voy a referir prácticamente a dos y, en todo caso, a una tercera. Incorpora la enmienda número 498, en la que planteábamos una nueva disposición adicional novena que después ha resultado ser la novena del proyecto, por lo tanto, no es una enmienda que figurase en el proyecto. En su primer párrafo decía: Algunas de las alegaciones presentadas al Plan Hidrológico Nacional requieren estudiar la posibilidad de la incorporación al sistema hidrológico estatal de posibles trasvases alternativos al contemplado en el proyecto. Esta es una frase que yo recuerdo muy bien en la discusión con el secretario de Estado de su ministerio, que entonces ya lo era —esta enmienda tiene dos párrafos más, pero no voy a leerlos—, y yo le proponía tratar de arreglar la redacción, que era un poco farragosa. Pero esta redacción nos llegaba manuscrita en un papel procedente de una reunión final muy concreta que hubo entre altos cargos de nuestro grupo, incluso podría decir del Gobierno de la Generalitat, y del Partido Popular; reunión en la que estaban

por parte del Partido Popular dos señores que eran ministros y ahora no lo son —altos cargos sí— y otro señor que en aquel momento no era ministro y ahora lo es. Por lo tanto, era una reunión de alto nivel. Pues bien, el secretario de Estado, muy acertadamente, me dijo: Nos han dado manuscrito lo que debe decir la enmienda. Lo ponemos tal cual y nos evitamos cualquier problema de si la hemos variado o no. Por lo tanto, esta es la enmienda que introduce la posibilidad de estudios alternativos, lo que vulgarmente nosotros decimos traer aguas del Ródano. A continuación, en el informe de la ponencia se dice: La enmienda 497, del Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió, que inicialmente iba a ser incorporada en este trámite, queda pendiente para debate en Comisión, a solicitud del propio grupo autor de la misma. La enmienda número 497 se refiere a la disposición adicional décima, que es para nosotros el corazón del Plan Hidrológico en lo que hace referencia al Baix Ebre, el Delta del Ebro y el inicio del posible trasvase. Si leyese toda la enmienda, emplearía mucho tiempo, pero en ella se dice que se elaborará un plan integral de protección con un contenido mínimo, y habla de la definición del régimen hídrico que permita el desarrollo de las funciones ecológicas del río, del Delta y del ecosistema. Además, en el apartado a) del punto 1 se dice: Asimismo se definirá un caudal adicional que se aportará con la periodicidad y magnitudes que se establezcan, de forma que se asegure la correcta satisfacción de los requerimientos medioambientales de dicho sistema. Los caudales ambientales resultantes se incorporarán al Plan Hidrológico de la cuenca del Ebro. Por cierto, ahora se nos dice que hemos sacado un nuevo número respecto al caudal ambiental ecológico mínimo cifrándolo en 135 metros cúbicos por segundo, cuando en un documento en nota de prensa de nuestro departamento de Medio Ambiente en la Generalitat se hablaba de 130 metros cúbicos por segundo, lo que provenía de las alegaciones generales que presentamos al Plan Hidrológico Nacional cuando discutíamos en otro foro. En aquellos momentos nosotros decíamos que los sobrantes regulables que el Plan Hidrológico reconoce al Ebro se dedicarían al incremento del régimen de mantenimiento del caudal ecológico del río hasta un valor equivalente a 132 metros cúbicos por segundo. Esos 132 metros se habían redondeado a 130 y actualmente se han redondeado a 135. Este documento tiene fecha de noviembre del año 2000, cuando todavía no se había presentado el proyecto de ley, y entonces nosotros ya hablábamos de 135 metros cúbicos por segundo.

En el punto b) de la enmienda se definen las medidas necesarias para evitar la subsidencia y regresión del Delta. En otros puntos se hace referencia a la mejora de la calidad del agua de modo que sea compatible con la presencia de especies a conservar para que no se genere eutrofia y no existan concentraciones de fitosanitarios. También se habla de la mejora del hábitat físico de los ecosistemas y de sus conexiones, de la interrelación

entre las actividades humanas presentes en el Delta, con los flujos de agua y nutrientes necesarios para los ecosistemas naturales. En el apartado g) hay una definición vital que es la de método, seguimiento y control de indicadores medioambientales que deberán considerar, entre otros, los parámetros del estado cualitativo y cuantitativo de la cuña salina, de la regresión del delta, la eutrofización de las aguas, los ecosistemas, la flora, la acuicultura, etcétera. El seguimiento de estos indicadores obliga a tomar medidas preventivas para controlar las detecciones que puedan ser de riesgo para el sistema del Ebro, medidas preventivas que pueden provenir de otras enmiendas, por ejemplo, la enmienda 482, que hace referencia al pantano de Mequinzenza y Ribarroja, que fue recogida por la ponencia. Sobre esta cuestión formulé una pregunta al anterior ministro de Medio Ambiente y no nos contestó. Si esta nueva enmienda es la que debe regular el caudal ecológico, algo debe hacerse al respecto, ya tienen que estar trabajando en ello.

Nosotros estamos contentos porque se ha trabajado mucho en común, ha habido muchos pactos, muchos acuerdos y llegamos a una definición de esquemas. Si en este momento tuviéramos que redactar la nueva cultura del agua, el 70 por ciento se podría subsumir en esta enmienda. Estamos satisfechos del trabajo realizado en esta enmienda. El Gobierno aceptó nuestras enmiendas y creemos que contribuimos a mejorar la zona comarcal del Baix Ebre. Las enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) fueron aceptadas por ustedes y, al hacerlo, hay unos protagonistas en el momento de aprobarse, que son el Grupo Popular y el Grupo de Convergència i Unió que hicieron posible que el Plan hidrológico se pudiera aprobar. Nadie más, ni una sola enmienda hubo del Grupo Socialista, ni una sola, y las presentadas en el Senado se dieron por defendidas. Por tanto, señora ministra, ustedes son los ejecutores de la ley y la tienen que poner en marcha y aplicar, pero nosotros nos sentimos legitimados, por coautoría, si quiere, para hacer un seguimiento del desarrollo y encontramos alguna iniciativa que no nos parece ni lógica ni deseable. De ahí nuestra inquietud. Señora ministra, creemos que en estos momentos no se hacen bien las cosas, no se da respuesta a algunos problemas que detallaré más en mi segunda intervención.

Se ha presentado un proyecto de trasvase para información pública y de impacto ambiental, pero queda pendiente y con retraso —lo sabemos y no nos preocupa— que el consorcio apruebe el PIDE. No nos preocupa el tiempo, pero sí nos preocupa que, sin estar aprobado, se esté trabajando en unas cuestiones que están en el cuarto capítulo del libro...

La señora **PRESIDENTA**: Señor Sedó, le ruego concluya.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Sí, señora presidenta. Tendríamos que retomar el debate para coger el buen camino y llegar donde están ahora, pero algunos temas se deben arreglar previamente.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sedó.

Señora ministra de Medio Ambiente.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Rodríguez Herrer): Señora presidenta, señoría, en su interpelación ha hecho referencia a esa disposición adicional décima de la ley del Plan Hidrológico Nacional que, como decía, aprobó esta Cámara en el año 2001 y como consecuencia de una enmienda de su grupo parlamentario. Eso lo sabemos bien. Aquella disposición, como usted dice, tiene la finalidad de mantener las especiales condiciones ecológicas del Delta del Ebro, para lo cual establece que se elaborará un plan integral de protección del delta.

El Delta del Ebro es, por tanto, una prioridad de la ley y, como tal, del Gobierno y mía, como ministra. Y, como S.S. conoce, este ecosistema tiene desde hace años graves problemas ambientales, sociales y económicos, independientes de ningún trasvase, y eso lo saben bien los habitantes de estas comarcas. El Delta del Ebro es un ecosistema artificial; un humedal Ramsar, que tiene problemas ambientales desde hace muchos y particularmente tras la construcción de los embalses de Mequinenza y Ribarroja, a finales de los años sesenta. Precisamente estos embalses regulan las crecidas del río, favorecen la existencia del caudal necesario para las actividades agrícolas del delta, pero impiden la llegada de aporte de sólidos a la superficie deltaica. Desde la construcción de estos embalses el delta ha perdido su comportamiento natural y se ha convertido en un sistema intervenido, aunque con un alto valor ecológico diferente al original. A esta situación se suma que el 80 por ciento del suelo está ocupado por actividades humanas, entre ellas, la más importante, el cultivo del arroz, que transforma un medio original salino e improductivo en una zona inundada por el agua dulce en las épocas secas, algo que, por otro lado, posibilita que se desarrolle en este espacio una gran biodiversidad.

De lo que no cabe duda es de que este ecosistema lleva años en declive, tanto en sus valores naturales como en los económicos, por lo que hay que buscar un cambio de tendencia. De los problemas detectados en el tramo bajo del río es indudablemente más importante el de la calidad de las aguas que el de la cantidad. La regulación del régimen hídrico ha supuesto la estabilización del problema de la intrusión salina. La salinidad de los suelos del delta no está influida por la permanencia de la cuña, sino por los procesos de fertilización de los cultivos, por los vertidos y por otras actividades que hay que controlar. Además, la biodiversidad de este ecosistema está íntimamente ligada a esta calidad y a otros

aspectos estructurales, como el régimen hídrico, la salinidad, la regresión, la subsidencia, pero también al desarrollo y al trabajo humano, como el cultivo del arroz, la caza, la pesca o el turismo. El delta no es sólo el Ebro; el delta es mucho más, sus gentes, su economía, su riqueza natural. Este compendio de razones tiene problemas y para los problemas hay que buscar soluciones. Es necesario recuperar los valores medioambientales del delta compatibles con el entorno social. Hay que regenerar las riberas fluviales, hay que reforestar los cauces, hay que eliminar los tendidos eléctricos, hay que establecer un sistema de medición y control de todas las variables que afectan al delta; es decir, el delta está vivo, es un ecosistema caracterizado por su gran dinamismo, en continua adaptación de reequilibrio, con un alto valor, como decía, ecológico y social. Estas características lo convierten en un medio sumamente complejo y vulnerable, y a ello hay que unir el déficit histórico de inversiones públicas en esta zona del sur de Cataluña. Por eso, señoría, se creó el consorcio para la protección del Delta, como consecuencia de una enmienda de su grupo parlamentario aceptada por el nuestro, y se está elaborando el plan integral, en el contexto del Plan Hidrológico Nacional, para resolver los problemas del delta, que, para ser precisos, no tienen nada que ver con el trasvase del bajo Ebro.

Sí quería, permítanme, dejar una cosa clara: no hay que mezclar churras con merinas, como decimos por aquí. Me explico. Usted mezcla en su interpelación, en el texto presentado, la necesidad de elaborar este plan del delta, con lo que estoy plenamente de acuerdo, con la información pública y el proyecto de la infraestructura del trasvase del bajo Ebro, que vio la luz la semana pasada. A ambas cuestiones suma S.S. el debate que surgió en los medios de comunicación sobre el caudal ecológico del Ebro en una especie de coctelera de marketing político —permítame— y de titulares de prensa. En primer lugar, hay que empezar por el Plan integral de protección del Delta del Ebro, que así se llama. La problemática de este ecosistema, insisto, es histórica. El Delta del Ebro tiene hoy un grave problema de erosión que hay que corregir, porque, además de los valores naturales de ese entorno, están en peligro las formas de vida de numerosas familias. Por eso, hace un par de años se acordó la necesidad de sacar adelante un plan que corrigiera estos problemas, un plan independiente del trasvase y que fue posible gracias a la Ley del Plan Hidrológico Nacional, ley que, por otro lado, posibilitó numerosas actuaciones para solucionar los problemas del agua en toda Cataluña y en toda España; es decir, aquella ley aprobada por el Parlamento fue una oportunidad para el delta y para Cataluña. El plan integral no está parado, lo están redactando 39 técnicos de distintas disciplinas. Hasta que no terminen los estudios técnicos y científicos que lo conforman no es una cuestión de un determinado partido político ni de ningún gobierno, es una cuestión técnica que está siendo tratada por un equi-

po técnico multidisciplinar y con tantas cuestiones que usted y yo no vamos a poder solucionar aquí esta tarde.

Usted hace referencia a las distintas cuestiones que plantea la disposición adicional décima de la Ley del Plan Hidrológico Nacional, cuestiones que resumen lo que va a ser el plan integral. Se trata básicamente de la definición del régimen hídrico que permita el desarrollo de las funciones ecológicas del río, el delta y el ecosistema marino próximo, las medidas para evitar la subsidencia y la regresión del delta, la mejora de la calidad del agua —esto es clave—, la mejora del hábitat físico, la definición de un modelo agronómico sostenible, la interrelación entre las actividades humanas que habitan en el delta y los ecosistemas próximos, el establecimiento, como usted ha dicho, de un método de seguimiento y control de los indicadores medioambientales. Esto es, como indica la palabra, integral.

Señoría, soy ministra de Medio Ambiente y como comprenderá los valores naturales de éste y cualquier entorno natural son una prioridad para mi departamento. El primer valor fundamental es sin duda el agua, por eso hay que definir un régimen de desembalse que corrija la intrusión de la cuña salina, cuestión en la que, por otro lado, los técnicos no acaban de ponerse de acuerdo. Hay que estudiar los problemas de las bahías y las lagunas ligadas al régimen de los caudales de los canales y desagües, hay que tener en cuenta el régimen de extracciones de los acuíferos que alimentan el delta, hay que priorizar la calidad de las aguas, señoría. Todo eso es el régimen hídrico del delta, un capítulo del plan integral en el que han estado trabajando los técnicos y del que el caudal ecológico es tan sólo una pequeña parte del todo. Este ambicioso plan no sólo plantea el régimen hídrico como la panacea de los problemas de esta zona. No, también establece medidas para evitar la subsidencia y la regresión, y sobre todo medidas para mejorar la calidad de las aguas. Esto en el capítulo del agua, en el capítulo hidrológico.

Si hablamos del otro pilar ambiental, el pilar verde, el plan incluye también soluciones concretas para mejorar el hábitat físico de la zona, como la creación de corredores ecológicos y de alimentación de agua dulce en la bahía, la recuperación de zonas protegidas, la restauración de los fondos de las lagunas y las bahías, la reforestación del bosque de ribera, el soterramiento de todo el tendido eléctrico para evitar daños a las aves y no sólo su efecto en el paisaje. En conjunto, una serie de trabajos que tendrán un beneficio directo en la fauna y la flora de este paraje.

Por último, señorías, está el capítulo social y económico, el gran valor de las tierras del Ebro: sus gentes. Por eso, el plan integral, como su nombre indica, prestará especial atención a la interrelación entre las actividades humanas con los flujos del agua, con especial atención a la aplicación de los modelos agronómicos sostenibles en el marco de la política agraria común. Esto es, señoría, el plan integral, que no es cosa de dos, ni de usted ni de mí. En el plan integral están en juego

muchas variables que están resolviendo los que saben, los que tienen algo que decir.

Señoría, los representantes de la Administración central no asistieron a la comisión ejecutiva del consorcio para la protección del Delta del Ebro porque no estaba terminada la redacción de este ambicioso plan. Como comprenderá, todavía quedaban muchas cuestiones de fondo sobre la mesa y así se lo trasladaron por carta al presidente del consorcio, por cierto, nombrado por la Generalitat, el mismo día en que éste convocó la reunión a la que usted hace referencia.

El Plan Hidrológico tiene un horizonte hasta el año 2008. El Delta del Ebro tiene hoy graves problemas. Hay que dejar a los técnicos trabajar. Los que tenemos la responsabilidad de gobernar debemos apelar al sentido institucional que se nos requiere y que se nos ha encomendado para solucionar los problemas actuales y futuros, y en ese compromiso el Ministerio de Medio Ambiente y el Gobierno van a trabajar para solucionar los problemas allí donde existan, y el Delta del Ebro va a ser un buen ejemplo.

Al mezclar todo, S.S. hace referencia a la información pública del proyecto y al estudio de evaluación de impacto ambiental del trasvase que salió a la luz pública la semana pasada. Esta es una cuestión independiente al plan integral del delta, como he intentado exponer en mi intervención. El estudio de evaluación del impacto ambiental de la transferencia es un paso administrativo más de un proceso que comenzó con la aprobación de la ley que ustedes votaron. Este estudio, por supuesto, debe analizar, tener en cuenta y evaluar todas las condiciones o los hechos que generan alguna modificación ambiental del proyecto, y naturalmente completa los posibles impactos ambientales de la detracción de agua en el Delta del Ebro.

Independientemente de los trámites ambientales y administrativos de cada actuación, señoría, está la ley, y la ley está hecha para cumplirse. La Ley del Plan Hidrológico Nacional establece en su artículo 15, dentro de las condiciones ambientales, que se someterán a la evaluación de impacto ambiental de manera conjunta todos los proyectos relativos a las transferencias, y así se ha hecho. El artículo 16 establece que las transferencias de agua autorizadas se sujetarán a determinadas condiciones, y la primera de ellas es la de que no se efectuará ninguna derivación mientras no circule por el río en los puntos de toma un caudal superior a la suma del mínimo ambiental fijado en el plan hidrológico de la cuenca del Ebro más el correspondiente a las concesiones existentes aguas abajo. Pues bien, en eso estamos, señoría, no se realizará ninguna derivación de agua mientras no circule por el río el mínimo ambiental, así se hará y en eso creo que seguimos coincidiendo. El plan integral del delta, en definitiva, es una prioridad. El Plan Hidrológico Nacional tiene de horizonte hasta el año 2008 y tenga S.S. por seguro que se va a llevar a cabo.

Muchas gracias. (Aplausos.)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señora ministra, yo le agradezco su exposición didáctica y recordatoria basada en la disposición adicional décima que yo había explicado antes. Comentándola ha explicado la interpretación que usted le da y que yo valoro, nos ha dicho que considera el delta como un medio muy complejo. No tiene que convencer a este diputado que lo es por aquella demarcación, que conoce bien el delta y sabe lo que allí pasa y lo ha sufrido o lo sufre desde el punto de vista político en estos momentos. Cuando hay quien con el corazón defiende el delta y con el corazón es contrario al plan hidrológico porque siente que con ello defiende su territorio, me parece totalmente legítimo, pero también hay quien aprovecha para ir a recoger cosas que después quizás no le han salido tan bien como esperaba porque, desengañémonos, la gente es muy inteligente, la gente sabe lo que hace en los momentos en que tiene que hacerlo.

Señora ministra, el PIDE es prioritario. Usted habla de un plan independiente del trasvase. No, para nosotros no es independiente del trasvase porque aplicando el punto g) de esta adicional décima en todos sus valores puede darse el caso de que el trasvase no pueda recibir agua porque el río no se la puede dar. Por tanto, cualquier proyecto que se haga en referencia al trasvase sí tiene que ver con todas las definiciones que el plan integral del delta pueda ofrecer. ¿Que hace falta redactarlo? Ya le he dicho que lleva retraso. No nos preocupa tanto el retraso, lo que nos preocupa, señora ministra, son cosas que quizás deberían estar resueltas desde nuestro punto de vista porque sí influyen en el desarrollo que pueda tener el proyecto y ustedes están trabajando olvidándose de lo que debería ser el punto cero desde donde iniciar muchos otros elementos. Ya sé que tienen en marcha el Plan hidrológico en muchas otras zonas y no nos hemos puesto a estudiarlas. Que suba el importe de las inversiones en estos sitios, que vaya haciéndose el gasto que tenga que hacerse si se tiene que hacer. Lo que le puedo asegurar, señora ministra, es que en nuestro grupo cumpliremos con la lealtad institucional que siempre nos ha caracterizado. Ahora, en estos momentos esta lealtad ha recibido algún torpedo que puede estar en esta manera de hacer las cosas, sin llegar a darle aceleración y, como el plan no está terminado, no se acude. Muy bien, no se acude porque no se podía aprobar, pero la máxima urgencia está ahí, la máxima urgencia está en que el consorcio apruebe el plan y entonces empiece a aplicarse de abajo hacia arriba o de arriba hacia abajo, depende de dónde se sitúen. No obstante, el subir o bajar puede influir mucho en el proyecto porque según lo que diga el plan habrá más o menos agua, habrá necesidad de traer agua. Si la alternativa que nosotros les hemos presentado en un proyecto sobre el

que todavía no se ha recibido ninguna respuesta ni en positivo ni en negativo, si verdaderamente este proyecto alternativo tuviese que venir, en vez de subir agua desde la zona sur del Ebro hacia las zonas centrales de Cataluña, a lo mejor debería bajar agua desde arriba hacia abajo. Mire si es diferente poner una tubería, un trasvase para subir o para bajar. Todo puede ser cuestión de maquinaria y posiblemente la instalación podría ser de doble paso o reversible.

Por tanto, señora ministra, lo que quisiera decirle es que no nos metamos allí en una serie de cosas y cumplamos el punto inicial, cumplamos el protocolo entre el Ministerio de Medio Ambiente y la Generalitat de Catalunya, de julio de 2001, en el que había toda una serie de inversiones que estaban comprometidas y tenían que entrar en presupuestos anteriores. En todo caso, usted estaba en aquella época controlando, y muy bien, el presupuesto.

La señora **PRESIDENTA**: Señor Sedó, le ruego que concluya.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Acabo ya.

Acabo ya, señora presidenta. Había una serie de inversiones a realizar, unas iban a depender del Ministerio de Fomento, otras del Ministerio de Agricultura. Ya hace mucho tiempo de esto y todavía no hemos ni iniciado los proyectos y muchos de ellos eran para el Delta del Ebro. Por tanto, procuraré hacer una moción en positivo, pero siempre teniendo en cuenta que hay que empezar por el buen camino.

Nada más y muchas gracias.

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señor Sedó.

Señora ministra.

La señora **MINISTRA DE MEDIO AMBIENTE** (Rodríguez Herrer): Gracias, señora presidenta.

Señoría, en primer lugar, quiero hablar del principio de lealtad institucional. Nosotros creemos que somos leales, estamos trabajando de forma esforzada y detallada en seguir adelante con la Ley del Plan Hidrológico Nacional. Estamos esperando ese Plan integral del Delta del Ebro con la determinación del régimen hídrico y también con la determinación de esos otros extremos tan importantes y, como usted señalaba, de los indicadores medioambientales. Esperamos que antes de que se acabe el proceso de alegaciones del informe de impacto ambiental y del proyecto de trazado de la transferencia entre cuencas tengamos preparado ese plan integral del Delta del Ebro. Señoría, tenemos la misma urgencia que usted porque nos interesa cumplir con ese objetivo que nos marca la culminación del Plan Hidrológico Nacional para el año 2008.

Quiero hacer una referencia que antes no hice a la disposición adicional novena, que se refiere al análisis de otras transferencias entre cuencas o de la realización

de estudios. Usted ha leído el primer párrafo de esta disposición adicional novena y dice que fue una redacción pactada, pero yo no estuve en ese pacto, obviamente, y tenemos que atenernos a lo que dice. Lo que dice es que algunas alegaciones, como ha dicho usted, requieren estudiar la posibilidad de la incorporación al sistema hidrológico español de posibles trasvases alternativos. En este sentido, el Plan hidrológico aporta varias posibilidades de recursos nuevos a largo plazo de cara a atender situaciones hipotéticas futuras y, habida cuenta de esto, el Ministerio de Medio Ambiente realizará los estudios que evalúen las opciones a largo plazo contempladas en el Plan hidrológico de cara a conocer su viabilidad así como todas las demás características técnicas. Como ustedes saben, esos estudios se están llevando a cabo, no es cuestión de pedir que se trasvase agua del Ebro por la Generalitat de Cataluña y que nosotros lo incorporemos, sino que se está haciendo un estudio para ver cuáles son sus circunstancias a largo plazo para hipotéticas necesidades futuras. No se puede forzar un caudal ecológico que sale, espero, además de estos estudios estadísticos hídricos, de los indicadores medioambientales que marca la propia disposición adicional décima para justificar la necesidad de un trasvase como se plantea de las aguas o de la cuenca del Ebro.

Señoría, en el informe que hemos enviado a información pública con el proyecto del trasvase y con la declaración hay un apartado específico destinado al caudal ecológico, un apartado específico en donde se habla de los caudales mínimos y de las limitaciones que produci-

rían a efectos del trasvase, a los efectos, como le decía en mi anterior intervención, de justificar si la transferencia entre cuencas es posible o no. Eso está incluido en el estudio que hemos enviado a información pública y alegaciones y ahí se demuestra cómo esa transferencia es plenamente viable con distintas definiciones del propio caudal ecológico. Nosotros estamos convencidos, como no podía ser menos, que estamos cumpliendo la Ley del Plan Hidrológico Nacional habiendo presentado a información pública lo que hemos presentado, que la Ley del Plan Hidrológico Nacional sólo exige que el PIDE esté aprobado para realizar la transferencia de recursos hídricos con su determinación, y no estamos infringiendo la normativa sobre evaluación de impacto ambiental en la medida en que en ésta tan sólo se requiere que en el estudio de impacto, como de hecho está, se estudie el caudal ecológico necesario para satisfacer las necesidades ambientales del delta.

En definitiva, como ya he expuesto, nosotros estamos cumpliendo la ley y seguimos para adelante. Para nosotros el Plan integral del Delta del Ebro es un objetivo prioritario y esperamos que cuando éste esté no haya el más mínimo desacuerdo entre nosotros.

Gracias. (**Aplausos.**)

La señora **PRESIDENTA**: Muchas gracias, señora ministra.

Se suspende la sesión, que se reanudará mañana a las nueve de la mañana.

**Eran las ocho y treinta minutos de la noche.**

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

