

# C O R T E S

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

**PRESIDENTE: DON ANTONIO SENILLOSA CROS**

**celebrada el jueves, 5 de noviembre de 1981.**

(Este «Diario de Sesiones» comprende, entre otros asuntos, la proposición de Ley de Desplazamiento a la Península de los Residentes en las Islas Baleares, en relación con la cual, el Pleno del día 3 de noviembre de 1981, «Diario de Sesiones» número 194, concedió plena competencia legislativa a esta Comisión.)

### SUMARIO

*Se abre la sesión a las once y veinte minutos de la mañana.*

Página

**Preguntas** ..... -2420

*El señor Bravo de Laguna Bermúdez explica su primera pregunta sobre concesión de licencias*

*de transporte discrecional, a quien contesta el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alvarez Alvarez).*

*Seguidamente, el señor Bravo de Laguna y Bermúdez expone su segunda pregunta relativa al problema de la ordenación del transporte del autotaxi en aeropuertos, puertos y estaciones ferroviarias, concretándola al aeropuerto de Gando, en Las Palmas de Gran Canaria, contestándole el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alvarez Alvarez).*

*Acto seguido formula su pregunta el señor Pi-Suñer i Cuberta, relativa al uso del catalán en la Compañía Telefónica Nacional de España en Cataluña, a quien responde el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones (Alvarez Alvarez).*

*Se suspende la sesión.*

*Se reanuda la sesión.*

	Página
<b>Proposición de ley del Grupo Parlamentario Minoría Catalana relativa a transportes de mercancías por carretera</b> .....	.2428'

*El señor Molins Amat defiende la toma en consideración de dicha proposición de ley.*

*A continuación usan de la palabra los señores Aguirre de la Hoz, Sapena Granell y Monserat i Solé.*

*Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.*

	Página
<b>Moción, como consecuencia de interpe-lación, de don Antonio Palomares Vinuesa, relativa a seguridad en el tráfico de RENFE</b> .....	.2431

*El señor Palomares Vinuesa defiende los criterios de la moción. A continuación intervienen los señores Aguirre de la Hoz, Sapena Granell, nuevamente los señores Palomares Vinuesa, Aguirre de la Hoz y Molins i Amat.*

*Sometidos a votación, fueron rechazados los cinco puntos de la moción.*

*En explicación de voto interviene el señor Molins i Amat.*

	Página
<b>Proposición de ley relativa a desplazamiento a la Península de los residentes en las islas Baleares (el Pleno celebrado el día 3 de noviembre de 1981 concedió plena competencia legislativa a la Comisión)</b> .....	.2434'

*Intervienen los señores Aguirre de la Hoz, Triay Llopis, Molins i Amat y Vicepresiente (Gari Mir).*

*Efectuada la votación global de toda la proposición con las rectificaciones introducidas, fue aprobada por unanimidad.*

*A continuación y para explicación de voto intervienen los señores Triay Llopis y Gari Mir.*

*Se levantó la sesión.*

*Eran las doce y cincuenta y cinco minutos de la tarde.*

*Se abre la sesión a las once y diez minutos de la mañana.*

## PREGUNTAS

El señor PRESIDENTE: Señorías, vamos a empezar ante la presencia del Ministro, el cual siempre da toda clase de facilidades para venir a la Comisión.

Tiene la palabra, para la primera pregunta, el señor Bravo de Laguna.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Señor Presidente, como he presentado dos preguntas y no tengo a mi disposición un orden del día, no sé cuál es la primera.

El señor PRESIDENTE: La primera es sobre concesión de licencias de transporte discrecional.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: Señor Ministro, en el planteamiento escrito de la pregunta está básicamente la idea que me mueve a formularla en esta Comisión. Se trata de un viejo problema —los problemas de los transportes, probablemente en nuestro país son todos viejos y difíciles de solucionar— en la provincia de Las Palmas de Gran Canaria con respecto a la concesión de licencias de transporte discrecional de mercancías.

Se encuentran estas concesiones prácticamente congeladas desde hace varios años y existe una gran inquietud en el sector por esta congelación, dado el auge y el carácter comercial que la provincia ha experimentado, fundamentalmente en materia portuaria, en movimiento de mercancías y en el tema nuevo de transporte por contenedores. Estas circunstancias han llevado al sector a una situación verdaderamente difícil en que se están utilizando a veces medios de transporte sin la debida licencia, con la consiguiente persecución y sanción de carácter de tráfico y todo ello ade-

más ha producido también una consecuencia que en la misma pregunta he traducido, que es la creación de una especie de mercado de venta de tarjetas de transporte, que alcanzan precios desorbitados.

En función de esta consideración, yo he formulado al Gobierno, a través del Ministro competente, la pregunta de cuáles puedan ser las razones por las que esta congelación se ha producido y en definitiva cuáles serían las soluciones que el Ministerio pueda arbitrar para resolver, al menos parcialmente, este grave problema.

Gracias.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Quiero, en primer lugar, coincidir con una primera afirmación del señor diputado: los problemas del transporte por carretera —que es de lo que estamos hablando ahora— son viejos y difíciles, es verdad. Son viejos, son antiguos, son difíciles; resolverlos de una vez es difícil también, pero creo que estamos haciendo lo posible por ir mejorando la situación dentro de ese sector, no sin muchas dificultades y muchas naturales incomprendiones, porque cuando se cambia, existiendo situaciones asentadas durante tiempo, se encuentran siempre resistencias. Esa política va dirigida a acercarnos a soluciones de los países con los que tenemos más relaciones, es decir, de los países del Mercado Común, no sólo del Mercado Común, sino todos los de Europa que están cerca de nosotros. Eso pasa, evidentemente, por una mayor liberalización, que es lo que pide de alguna manera el señor diputado; liberalización en dos casos básicamente, en las licencias y en las tarifas; a las dos cosas estamos atendiendo, sin ir tan deprisa como los que querían que acabáramos con toda intervención y yendo mucho más que los que quieren que no se acabe con ninguna. Como consecuencia, soportamos con frecuencia las críticas de uno y otro sector, que es lo normal.

Sin embargo, el tema de Canarias está teniendo un tratamiento distinto, por lo cual yo entiendo la preocupación y la pregunta del señor diputado. Y está teniendo un tratamiento distinto por las peculiaridades de aquella zona.

Después de esta introducción y de hacer esta afirmación de una progresiva liberalización en

estos dos aspectos, le voy a tratar de contestar específicamente.

Por qué no se han concedido licencias de transporte discrecional de mercancías en Gran Canaria desde hace varios años. La razón más importante que ha movido al Ministerio se centra en el hecho de que la cuestión que preocupa al señor Bravo de Laguna es materia que debe ser transferida a la Junta de Canarias, y la transferencia está en trámite. Habida cuenta de la comisión sectorial de transferencias, tuvo lugar el día 28 de octubre último —es decir, hace nada—, se acordó que antes de primero de enero de 1982 se transferirán a dicha Junta las competencias precisas para resolver los temas que preocupan justamente al señor Bravo de Laguna, y el Ministerio considera que sería poco oportuno, quizá se entendiera como una falta de prudencia, regular hoy, en noviembre, un tema que necesariamente ha de ser abordado en fecha próxima, con óptica desde el mismo sitio donde el problema se plantea. Lo que significaría una enorme provisionalidad de cualquier clase de norma que ahora pudiera dictar el Ministerio. Al mismo tiempo, aunque nos refiriéramos a las licencias de 1981, estaríamos influyendo o predeterminando cuál debía ser la actitud de la Junta de Canarias antes de sesenta días o de dos meses.

Esta es la razón básica. No obstante y con ánimo todavía de explicar más las causas que han dado lugar a la situación de suspensión o limitación del otorgamiento de esta autorización en Canarias, quiero recordar que, desde que por parte de la Dirección General fue atendida la demanda del sector en cuanto al establecimiento de contingentes anuales para el otorgamiento de licencias de transporte público de mercancías —que es el tema que estamos tratando hoy; se prescinde de los viajeros—, se ha venido tratando la cuestión con rigor, derivado de una serie de factores, no siempre coincidentes en cuanto a las restricciones que de dicha contingencia había de derivarse. Por eso, cada año ha sido motivo de reuniones y contactos con el sector de transporte y con el sector de automoción para, al mismo tiempo, tener en cuenta el problema, también paralelo, que se plantea con el envejecimiento de vehículos para establecer el número de autorizaciones de cada clase y relacionarlas con la necesaria renovación de esa flota.

Después, siempre también se tuvieron que tener en cuenta las características especiales, tanto

de la estructura económico-fiscal de las islas como de su carácter insular, lo que hacía que no llevara un único paralelismo —desde mucho antes de estar la Administración actual en el Ministerio con la Península.

Estos criterios de excepcionalidad se basaron en estudios previos sobre la situación del transporte en las islas y la forma en que se venían llevando a cabo. Por estas razones, ya en el año 1977 se llegó a dictar una Orden de 25 de junio, por la que se suspendían las autorizaciones en las islas Canarias, pero con una serie de excepciones referentes a vehículos especiales de mercancía, de viajeros de ámbito local; se pedían ya informes de las autoridades competentes, aunque manteniendo una serie de criterios que tenían carácter nacional. Con esta disposición de 1977 puede decirse que el sistema de contingentación canaria, aunque siempre muy restringido, adquirió una cierta flexibilidad, por lo cual quizá no se pueda decir que haya habido una congelación de autorizaciones, como alguien ha dicho.

En el año 1978 se facultó a la Dirección a otorgar autorizaciones en estas condiciones, que se mantuvieron también en la Orden de diciembre de 1979, y se fijaron condiciones establecidas en las anteriores contingentaciones, pero dando posibilidad de que pudieran concederse 50 nuevas autorizaciones en el campo de viajeros, 20 autorizaciones de ámbito nacional y 100 de ámbito local en el campo de las mercancías, añadiéndose, además, 75 para los titulares de autorizaciones con vehículos de hasta seis toneladas.

Como consecuencia de esto, tengo aquí unos datos que pueden dar idea de cómo ha ido evolucionando el tema. En la provincia de Las Palmas tengo los datos sobre mercancías y sobre viajeros, pero creo que estos últimos no se me han solicitado. En mercancías ha aumentado. En el año 1978, por ejemplo, el parque de vehículos públicos, de servicio público, era de 2.773 y el año 1980, 3.126. Por tanto, no ha habido congelación. En el campo de mercancías en servicio público privado, es decir, en aquellos transportistas privados que se dedican a hacer los transportes de sus propios productos, se ha pasado de 6.863 en el año 1978, a 7.735 en 1980. En Santa Cruz de Tenerife, la proporción es la misma. En mercancías de servicio público se ha pasado, en el año 1978, de 2.468 a 2.665; en las de servicio privado, de 12.018 a 14.120. Es verdad que es escaso el crecimiento del parque de vehículos de servicio

público y que ha aumentado más el de servicio privado y que, quizá también, pueda tener razón el señor diputado, pueda haber habido una injusta o ilegal utilización; no estoy diciendo que haya sucedido; pero viendo los números, puede pensarse una posible actuación intrusista del transporte privado en el ámbito que les es ajeno.

Todas estas consideraciones se tuvieron presentes al preparar la contingentación de 1981, en el cual, efectivamente, había unos proyectos de que los cupos fueran 40 autorizaciones nacionales y 300 locales.

En la fase preparatoria para la aplicación de este proyecto de orden surgieron una serie de discrepancias de criterio de ámbito local, porque el ámbito provincial es local, que reflejan las distintas formas de enfoque del problema. A la vista de esto, y como desde antes del verano, desde la primavera veníamos tratando ya con la Junta de Canarias la necesidad de hacer estas transferencias, consultados nuestros delegados de transportes en Canarias, detectamos dos criterios totalmente opuestos: uno de ellos que coincidía básicamente con la preparación de la propuesta de la Dirección General, y otro, que señalaba que una apertura de este tipo iba a producir una enorme dificultad para las gentes que estaban trabajando allí con riesgo, ya que un sector muy importante, que es en este campo el de los autónomos, podía encontrarse con dificultades notables para poder sobrevivir como consecuencia de un exceso de competencias producido de golpe.

Seguimos tratando de profundizar en este problema. Estamos estudiándolo desde el punto de vista de la problemática de las islas que, insisto, tiene unas características diferentes del problema general en el ámbito peninsular, y a la vista de todo esto se optó por la solución que se consideraba menos lesiva a los intereses en juego, proponiendo su mantenimiento en la Orden ministerial que se publicó el 30 de diciembre de 1980. Es decir, prácticamente manteniendo una situación de compás de espera respecto a la puesta en marcha de estas nuevas autorizaciones, en previsión de que la posible corrección o modificación del criterio de esta Orden, que es todavía del año 1980, se modificase directamente por el órgano autonómico, con lo cual, por lo que primero he dicho, en un breve plazo va a tener la competencia sobre esta materia que, por tratarse del transporte terrestre que empieza y termina dentro de los lími-

tes del territorio, es indudablemente de ámbito autonómico.

Por tanto, la actuación del Ministerio en este punto —que yo comprendo que puede ser criticada por lo que puede tener de pasiva— no es estrictamente de pasividad, sino de espera, ya que la Junta de Canarias, en un plazo muy breve, puede tomar directamente las decisiones en este punto.

El señor PRESIDENTE: ¿Desea S. S. añadir algo más o quiere pasar a la segunda pregunta?

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: En este caso, el Reglamento me permite formular mi criterio respecto de la respuesta del Ministro, que él sabe que no puede ser de satisfacción porque, aun entendiendo perfectamente cuáles son las dimensiones del problema, el caso es que la situación está como está; que este compás de espera, como él lo ha denominado, ha producido muchos millones de pesetas en sanciones, porque muchos transportistas se han visto en la necesidad de utilizar medios de transporte que no contaban con esas licencias; que, además, existió ese proyecto de orden, que está congelada, que algunos de ellos pensaron que les podría facilitar la utilización de esos medios y, en consecuencia, hicieron el desembolso y luego han tenido un vehículo aparcado porque no tenían licencia.

A mí, como canario, me satisface que en el futuro, la Junta de Canarias pueda tener competencia en estas materias, que son de ámbito limitado, salvo que se trate de tarjetas para el transporte nacional, pero, en cualquier caso, la situación actual está difícil y evidentemente no se ha encontrado una solución satisfactoria hasta ahora.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Yo comprendo la preocupación del señor diputado y me parece que lo he dicho en varias ocasiones. Creo que el problema está difícil, como también lo he dicho y creo que esa dificultad la puede resolver en un breve plazo, mejor que la Administración central y de acuerdo con los principios que a todos nos inspiran para resolver esos problemas, la Junta.

El señor PRESIDENTE: Para la segunda pregunta, tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor BRAVO DE LAGUNA Y BERMUDEZ: Gracias, señor Presidente.

También es una pregunta, señor Ministro, relacionada con el tema concreto de transporte, que conoce, si bien referido a mi provincia, es un problema de carácter más general en todo el país. Se trata sencillamente del problema de la ordenación del transporte del autotaxi en aeropuertos, puertos y estaciones ferroviarias, si bien el problema que yo planteo en concreto, que también lo conoce el señor Ministro, se plantea con respecto al aeropuerto de Gando, en Las Palmas de Gran Canaria.

Se trata, en definitiva, de un problema que entiendo que de alguna manera implica una serie de competencias concurrentes, tanto de distintos Departamentos ministeriales (el Ministerio de Transportes o el antiguo Ministerio del Aire), como de los ayuntamientos, que tienen sus propias competencias en la materia.

Sé que es un problema difícil, pero no por ello debemos dejar de abordarlo de alguna forma, y en ese sentido es en el que yo planteo al señor Ministro la cuestión: ¿Qué criterios tiene el Ministerio de Transportes en este momento con respecto a este tema? ¿En qué sentido van esos criterios? De manera concreta, y por lo que se refiere al aeropuerto de Gando, sobre el que existió una resolución del gobernador civil allá por los años setenta que, de alguna manera, vino a condicionar la solución del problema entre los transportistas del autotaxi de los distintos ayuntamientos implicados en el tema, ¿existe en este momento algún tipo de soluciones previstas para arreglar este asunto?

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Mi contestación a esta pregunta va a ser mucho más corta.

Efectivamente, existe el problema en el aeropuerto de Gando, de Las Palmas, problema también existente en otros sitios. Es un problema más general; es un problema, como ha dicho muy bien el diputado que realiza la pregunta, muy complicado porque afecta a una serie de compe-

tencias diversas. Está el Ministerio de Transportes, que tiene una competencia todavía residual, que no parece totalmente justificado que permanezca en el Ministerio de Transportes y que debería ser una competencia transferida, y en algunos casos ya lo ha sido. Está el Ministerio de Administración Territorial, que también tiene una gran preocupación por este tema. También hay unos poderes locales que influyen decisivamente, y fuera ya de los ámbitos de competencia, hay unas realidades que están ahí: dificultades de entendimiento de municipios contiguos, dificultades de entendimiento de asociaciones profesionales, y aparición —eso ya es más reciente—, en algunos sitios, de nuevas autorizaciones o licencias de taxis que nadie se explica cómo se están concediendo en algún ayuntamiento con una enorme generosidad, y que plantea a los ayuntamientos contiguos unos problemas extraordinarios.

Voy a ser muy concreto en la contestación. Le voy a decir que, a la vista de todo esto, y mucho más con el sentido de la obligación que con el deseo de participar en este problema, que es mucho más local, el Departamento tiene el propósito de preparar una disposición general, dentro del ámbito de su competencia, sobre coordinación del servicio de transporte en automóviles ligeros en municipios con integración de tráfico y armonización de autorizaciones en el transporte urbano o interurbano.

En esta disposición, que tenemos ya redactada como anteproyecto o borrador, se abordan estos problemas, utilizando un concepto, idea o fórmula jurídica que nos parece que es la más adecuada: la idea de consorcio, previsto ya en el artículo 107 del texto articulado de la Ley de Bases del Estatuto del Régimen Local, y se enlaza con las disposiciones del Decreto de 1979, que es el Reglamento Nacional de Servicios Urbanos e Interurbanos de Automóviles Ligeros.

En días pasados, me he vuelto a poner en contacto con la Administración territorial, básicamente con la Administración local, para evitar que, intentando resolver algún problema, vayamos a crear otros. Tenemos la intención de respetar, como es natural, el principio de autonomía recogido, me parece recordar, en los artículos 139 y 140 de la Constitución para municipios y Diputaciones. Vamos a ver si somos capaces —espero que sí— de encontrar una fórmula jurídica que ayude a resolver estos problemas sin interferirnos

en competencias que no queremos de ninguna manera tocar.

Puedo responderle que espero que en un breve plazo de semanas estaremos en condiciones de someter al Consejo de Ministros (cuando digo semanas no quiere decir la próxima, sino un plazo muy breve que debe desarrollarse a lo largo de este final de año o principios del próximo) la aprobación de un real decreto que aborde el problema del servicio de taxis en aeropuertos, puertos y estaciones ferroviarias, pudiendo indicarle que las directrices que informan tal disposición son, aparte de las que he dicho, las de cohesión de los intereses generales y sectoriales, de manera que se respeten en todo caso tanto las competencias que correspondan al Estado por lo que respecta a las autorizaciones en el transporte interurbano, como las que correspondan a la comunidad o a los ayuntamientos para conceder licencias municipales.

Esta es mi contestación y el compromiso que adquiere, con las limitaciones a las que acabo de referirme, porque quiero tener un exquisito cuidado en la redacción con las competencias evidentes de Comunidades Autónomas, entes preautonómicos y autoridades locales.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Bravo de Laguna.

El señor BRAVO DE LAGUNA BERMUDEZ: En este supuesto, señor Presidente, señor Ministro, quiero decir que me satisface más que la respuesta anterior, en el sentido de que hay un compromiso del Ministro de acelerar al máximo la confección de estas normas. Y si bien los criterios no pueden quizá ser explícitamente pormenorizados, confío en que esas normas contribuyan a solucionar este grave problema general y el problema específico que se produce en el aeropuerto de mi provincia.

El señor PRESIDENTE: Vamos a pasar a la tercera pregunta del orden del día.

Tiene la palabra don Josep Pí-Suñer.

El señor PI-SUÑER I CUBERTA: Señor Presidente, señorías, hace cuestión ya de año y medio formulé esta pregunta al Gobierno en relación al uso del catalán en la Compañía Telefónica Nacional de España en Cataluña. Y hoy va a recibir contestación por parte del excelentísimo señor

Ministro, al que le agradezco su presencia en esta sesión.

El problema que planteo en mi pregunta es un problema de juego de bilingüismo en la nacionalidad catalana; juego de bilingüismo que encuentra, indiscutiblemente, muchos obstáculos y uno de ellos, uno de los principales, es el uso del idioma propio de Cataluña en la Compañía Telefónica Nacional de España.

Yo me tengo por un hombre moderado y nada radical, pero sí tengo que decir que muchas veces al ir a pedir una conferencia telefónica, al pedir información en la Telefónica o al utilizar los servicios propios de ese organismo, me encuentro con una señorita que me contesta: «Hable usted en castellano porque no le entiendo».

Yo comprendo, señor Presidente, señor Ministro, señores diputados, que nadie tiene obligación de hablar el catalán, pero si queremos que el bilingüismo sea factible, sea verdaderamente un éxito y una realidad en nuestro país, en este caso concreto en Cataluña, debemos partir de la idea de que todo el mundo puede hablar el idioma que quiera, ser respetado en el uso de este idioma —idiomas queridos—, pero al mismo tiempo tenemos también que partir de la idea de que los dos idiomas tienen que ser comprendidos porque, si no se comprenden de entrada —y, por ejemplo, la persona que quiera hablar en catalán ya de entrada no puede hacerlo porque le dicen que no le quieren contestar o que no le comprenden—, se plantea un problema que no es de bilingüismo, sino de discriminación.

En consecuencia, señor Presidente, yo formulé esta pregunta al excelentísimo señor Ministro de Transportes, Turismo y Comunicaciones para que me respondiese si el Gobierno era sabedor de esta circunstancia, qué medidas pensaba tomar para equiparar en este caso el uso de las dos lenguas en los servicios de la Telefónica y, en definitiva, si iba a crear, en caso último de que no fuese posible dar satisfacción a todas las peticiones o a todas las preguntas que yo formulé, una sección dentro de la Telefónica de personas, especialmente telefonistas, que comprendan el catalán y que hagan posible que las gentes de habla catalana se puedan dirigir a esa sección con la seguridad de que les comprendan. Que quede bien claro que no se trata de la respuesta que pueda recibir un catalán cuando formula su pregunta en relación a una petición dentro del organismo de la Telefónica; se trata del derecho de que se le comprenda y

que de entrada ya no se le hable con la otra lengua oficial de Cataluña, que es el castellano.

En consecuencia, en este espíritu, yo formulé las tres preguntas siguientes.

Primera, si el Gobierno tiene previsto tomar las disposiciones necesarias a fin de evitar la discriminación de que es objeto la lengua catalana por parte de las empleadas de la Compañía Telefónica Nacional de España en Cataluña, especialmente en Barcelona, con objeto de equiparar la lengua catalana a la castellana en el uso corriente de las solicitudes de toda clase de servicios, como información, conferencias y averías.

Segunda, que, aceptando que no se puede pretender ni obligar a que todos los empleados de la Telefónica en Cataluña conozcan el idioma catalán, se estudie la posibilidad de crear, en los principales centros de la Compañía Telefónica en Cataluña, una sección a la que puedan dirigirse los catalanoparlantes con la seguridad de que serán comprendidos si utilizan la lengua catalana en sus peticiones y de que se les contestará en el propio idioma catalán.

Tercera, si se tiene previsto para el futuro conseguir que los empleados de la Telefónica en Cataluña, los que estén en contacto con el público en general y especialmente las telefonistas, conozcan el idioma catalán cuando desempeñen su cargo en Cataluña.

Estas son las preguntas que agradecería mucho fueran contestadas por excelentísimo señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

**EL PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Ministro.

**EL SEÑOR MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez):** Muchas gracias, en primer lugar, al señor Pi-Suñer, por sus preguntas.

Quiero hacerle una primera manifestación rotunda, clara: si algo se pretende, o pretendemos, en el Ministerio, en el ámbito que nos compete, es cumplir estricta, escrupulosamente, la Constitución y los Estatutos. Por tanto somos absolutamente conscientes del régimen de bilingüismo y de todo lo que eso comporta.

Pero el señor Pi-Suñer ha formulado la pregunta no sólo con moderación, sino con una amabilidad que le agradezco, desde luego, y que me permite decirle: señor Pi-Suñer, sabe también que estas cosas no se resuelven normalmente, no por

falta de ganas, del día a la noche, o de un día para otro. El ha aludido muy bien a la posibilidad de hablar y a la posibilidad de entender; pero para entender, hace falta aprehender la lengua. No es problema solo de buena voluntad. La buena voluntad existe, yo creo que el Gobierno en general y el Ministerio han dado pruebas constantes de ello. Me parece que en el aeropuerto de Barcelona hemos tenido buen cuidado, porque eso sí que es posible, de que la información se dé (me están diciendo que no con la cabeza; yo creo que las instrucciones dadas son esas y espero que se cumplan y trataré de comprobarlo) constantemente en español y en catalán.

Yo quiero hacer una primera afirmación, porque en la pregunta habla de discriminación, de evitar la discriminación. Y quiero decirle que yo creo que no debemos admitir que exista hoy discriminación de la lengua catalana en la Compañía Telefónica, que, dicho sea entre paréntesis, todos saben que es una compañía privada, con participación importante del sector público, pero que no es una Dirección General ni una parte del Ministerio; las características de la Compañía no necesito explicarlas. Creo que puedo afirmar que no existe discriminación, puesto que la empresa no sólo, como es obvio, no ha dado ningunas instrucciones, ni mínimamente, en las que se discrimine a la lengua catalana, sino que lo que ha existido es el criterio contrario. Y la Compañía no puede adoptar ni va a adoptar, insisto, ninguna sugerencia siquiera que pueda conducir a esa discriminación; al contrario, lo que a veces es difícil es dictar disposiciones para evitar una discriminación que no existe. Lo que puede hacer es dictar disposiciones para facilitar el uso de la lengua catalana.

Además, también (y yo creo que él mismo casi lo ha dicho), tiene que tener en cuenta el señor diputado que la empresa es de ámbito nacional, sus empleados tienen procedencias diversísimas, de todas las regiones españolas; en la mayoría de los casos, no coinciden con sus destinos, no están los gallegos en Galicia, los andaluces en Andalucía y los catalanes en Cataluña. Y hay otro problema muy complicado, de hecho, que tenemos que ir superando, y es que existen pocos empleados catalanes y menos catalanoparlantes. La realidad es que durante muchos años las personas oriundas de Cataluña no han mostrado preferencia por ingresar en la Compañía, y entonces la proporción, diría yo, entre la población de Cata-

luña, que habla catalán, en relación con España entera, y la proporción de los que hablan catalán dentro de la Compañía, como consecuencia de esa situación de años, con los que hablan castellano u otras lenguas españolas, es muy desigual; y esa es una dificultad añadida.

En cuanto a la primera pregunta, las instrucciones que los empleados de Telefónica a los que se les pregunte en catalán contesten en esta lengua, caso de que la conozcan; y, si desconocen el idioma, procuren pasar el servicio a un empleado bilingüe que pueda satisfacer los deseos del usuario. Esas son las instrucciones dadas interiormente para facilitar el uso de las dos lenguas y dar mejor servicio a los usuarios.

En cuanto a la segunda pregunta (que habla de que no se puede obligar, y lo reconoce) de si se podría crear una sección donde puedan dirigirse los catalanoparlantes, a nosotros lo que nos gustaría evidentemente es que los empleados de la Compañía Telefónica hablaran no sólo el castellano, sino el catalán, el vascuence, el gallego e, incluso, en las secciones correspondientes, los idiomas oportunos; pero, sobre todo, todas las lenguas que se hablan en España.

A corto plazo esto es inviable y a largo plazo muy difícil; no voy a hacer promesas de que vamos a enseñar todos los idiomas a los empleados que vayan a las secciones correspondientes; es difícil.

Sin embargo, teniendo en cuenta lo que dice el Estatuto de Autonomía que considera oficiales las dos lenguas, debe respetarse el derecho que asiste al usuario para preguntar en catalán y también el derecho que asiste a los empleados de usar un idioma u otro, procurando prestar el mayor servicio y dar la mayor atención al usuario, incluso en la forma, que también es un dato que tenemos que tener en cuenta. El derecho es también recíproco de los empleados de expresarse en el idioma que conocen, que también es un idioma oficial, siempre que lo hagan, como es natural, con el respeto y cortesía debidos al usuario del servicio, incluso dándole la satisfacción de decir: Mire, no le contesto —si se plantea el problema en catalán— porque no puedo contestarle en catalán.

La tercera pregunta es sobre si se tiene previsto para el futuro conseguir que los empleados que estén en contacto con el público conozcan el idioma catalán cuando desempeñen su cargo en Cataluña.

Aquí hay unas dificultades desde el punto de vista técnico, laboral y económico que son las siguientes. En el aspecto técnico, los equipos de que dispone la compañía no se adaptan bien a la prestación de este servicio como pide el diputado, porque, por ejemplo, las llamadas al 003, está en uso, en algunos centros, un sistema —cuyo nombre técnico no hace al caso— de microfichas que dirige las llamadas a la operadora libre, sin posibilidad de transferencia, lo que impide pasar la llamada a otra operadora bilingüe si la que la ha recibido no conoce el catalán. Hay un problema técnico; para prestar el servicio mejor automáticamente, nunca mejor dicho, la llamada se dirige a una persona que no está ocupada, pero el aparato no selecciona los idiomas en que se habla.

Hay dificultades desde el punto de vista laboral, porque podría llegarse a pretender que prácticamente todas las telefonistas correspondientes a los centros de las regiones catalanas hubieran de ser bilingües o, como mínimo, habría de fijarse una plantilla separada para personas bilingües, originándose un aumento de plantillas o despido de los empleados que no aceptaran o no superarían la enseñanza de la lengua catalana. Además, el problema se nos multiplicaría con respecto a las restantes regiones con idioma propio; tendríamos el mismo problema en el País Vasco y Galicia. Habría otra dificultad, además, con respecto a concursos de traslados que se rigen por el principio de la antigüedad y tendríamos que introducir unas modificaciones que laboralmente podrían plantear, naturalmente, dificultades.

Por último, en el servicio internacional el caso va es extraordinariamente difícil, porque sólo hay dos centros para la recepción de llamadas en toda la nación. Entonces tendríamos que establecer plantillas de personal con conocimiento de todas las lenguas regionales, no de una sola, porque las llamadas podrían originarse en cualquiera de los idiomas de las regiones con lengua propia; y lo que he dicho de Galicia o del País Vasco se puede aplicar a otras regiones —no me atrevo a meterme en materia lingüística, no soy un experto— con diferencias suficientes para provocar dificultades de entendimiento.

Yo quiero decirle al señor diputado que tenga la seguridad, primero, de que no hay discriminación y que va a tratarse de que no se produzca ningún caso que pueda dar lugar a pensar que existe; segundo, que nuestro deseo es prestar el mejor servicio, y en ese mejor servicio está el uti-

lizar al máximo la lengua catalana en Cataluña, cuando el usuario lo demanda, o las lenguas correspondientes en las regiones propias.

Tenemos unas dificultades técnicas —como he tratado de describir, aunque sea muy brevemente— que vamos a tratar de ir superando pero que, desde luego, me parece muy difícil conseguir, de forma inmediata, que toda persona que coja el teléfono en Cataluña esté en condiciones de contestar en catalán. Haremos lo posible, pero esa dificultad existe.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Pi-Suñer.

El señor PI-SUÑER I CUBERTA: Gracias, señor Ministro, por las respuestas que me ha dado, pero indiscutiblemente no me han convencido sus palabras porque los tres puntos muy concretos que he tocado en mi intervención han sido contestados un poco al sesgo, pero realmente no en una forma directa y concreta.

Tengo que decirle, señor Ministro, que estoy convencido —y creo que conmigo mucha gente que habita en Cataluña— de que el 80 por ciento de la población que reside en Cataluña comprende el catalán. Una cosa es que lo hable y otra que lo comprenda.

No creo yo que fuera demasiado pedir, para tratar de solucionar el problema, que las pocas telefonistas de habla catalana de origen y la gran cantidad de telefonistas que no hablan catalán pero lo comprenden, fuesen la base para crear una sección a la cual se podrían dirigir los catalanoparlantes para tener la seguridad de que serían comprendidos y se les hablaría en su propio idioma.

Quiero repetir —tal como he dicho ya al formular la pregunta— que el juego del bilingüismo no es la contestación en la lengua que uno pide, sino el entendimiento en la lengua que uno habla e inicia la conversación; ya que, si no se comprende el catalán de entrada, es imposible que pueda haber bilingüismo. Los catalanes hablan todos catalán y castellano pero los castellanos no hablan todos catalán, a pesar de que muchos podrían hablarlo perfectamente y no lo hacen por otros motivos que no es el caso enumerar y mencionar aquí.

Creo que sería una tónica de buena voluntad, en este sentido, el que por parte del Gobierno se instase a los mandos y jerarquías de la Compañía

Telefónica Nacional de España, aunque no sea un organismo oficial, a que se busque una solución a estos problemas que yo he planteado; una solución que no tiene que ser maximalista, porque no es el caso, pero que dé solución a esta circunstancia en que nos encontramos, en que no puedes hablar catalán en la Telefónica porque te dicen de entrada que no te comprenden. Yo estoy convencido que muchas veces no es cierto, te comprenden, pero no quieren contestarte. Entonces aquí se podría hacer, por parte del Gobierno, una labor positiva, que sería crear la citada sección, a efectos de que estuviesen en ella las gentes de habla catalana, las telefonistas que hablan catalán, los catalanoparlantes, más los muchos más que puede haber que comprenden el catalán, que son muchos más de los que al señor Ministros le parece.

Y para terminar, quiero decirle que me doy cuenta de las múltiples dificultades que existen, de tipo técnico, pero, en definitiva, creo que hay que hacer un esfuerzo; y si queremos que el bilingüismo triunfe, todos los grupos tendremos que poner nuestro grano de arena, a fin y efecto de que sea verdad el juego normal, el uso de las dos lenguas en la región o nacionalidad autónoma.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Ministro.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Quiero decirle que tomo nota y trasladaré a Telefónica su deseo de ver la forma de estudiar la formación de esa sección. El informe que me dan es el que yo he tratado de transmitir; y veré en qué forma lo que usted dice es posible.

Casi debía terminar aquí, pero usted afirma que no es cierto lo que dicen algunas de las personas que contestan de que no entienden el catalán. Creo que ese no es problema de la Telefónica; es un problema individual. La Telefónica —como he dicho antes— debe insistir y recomendar, pero es un problema individual de difícil comprensión el conocer por qué una persona, entendiendo, dice que no entiende; realmente habría que buscar las causas de por qué esa persona reacciona así.

Eso me preocupa y debe preocupar allí el por qué se produce una situación que hace que personas absolutamente normales, y cuya obligación es atender bien al público, hagan eso. No es un

tema de Telefónica, es algo más profundo, que me preocupa mucho y que yo creo que debe preocupar a todos, sobre todo a los que, no sé, de alguna manera, con razón o sin ella, puedan pensar que esas personas están motivadas para actuar así.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Ministro. Para despedir al señor Ministro, suspendemos la sesión dos minutos y, si SS. SS. no tienen inconveniente, la reanudaremos, tal como ha solicitado el señor Molins, tratando el sexto punto del orden del día. *(Pausa.)*

También, si SS. SS. no tiene inconveniente, yo me ausentaré, porque debo ir a presidir la Comisión de Control de RTVE. *(Pausa.)*

#### PROPOSICION DE LEY DEL GRUPO PARLAMENTARIO MINORIA CATALANA RELATIVA AL TRANSPORTE DE MERCANCIAS POR CARRETERA.

El señor VICEPRESIDENTE: (Garí Mir): Señoras y señores diputados, reanudamos la sesión, y tal como anunció el señor Presidente vamos a pasar a entrar en consideración del punto sexto del orden del día, que es emitir criterio respecto de la toma en consideración de la proposición de ley del Grupo Parlamentario Minoría Catalana, relativa al transporte de mercancías por carretera.

En nombre de la Minoría Catalana y para exponer su criterio de defensa de la toma en consideración, tiene la palabra el señor Molins.

El señor MOLINS AMAT: Muchas gracias, señor Presidente.

Señorías, debo empezar por pedir disculpas por el retraso en la llegada a la Comisión. Ayer solicité el cambio del orden del día y con la amabilidad que es costumbre, al menos en mis peticiones, se hizo todo lo posible por cambiarlo. Yo entendí que no era posible y que, por tanto, se seguiría el orden normal, por eso no me he personado en la Comisión al inicio de la misma. Perdonen SS. SS. de nuevo, pues, mi retraso.

Cambiado ya definitivamente en cuanto al orden de las proposiciones de ley o no de ley y el estudio de las mismas, se trata de emitir criterio por parte de la Comisión respecto a la consideración de la proposición de ley relativa al transporte de mercancías por carretera.

Una nueva política de transportes demanda, señorías, una revisión en profundidad del planteamiento legal del transporte de mercancías por carretera, no sólo para acomodarlo al contexto socioeconómico al que debe servir, sino también para que acoja las profundas transformaciones sufridas en la estrategia de la circulación y distribución de mercancías.

El transporte por carretera en la actualidad se encuentra fundamentalmente regulado por dos leyes promulgadas el 27 de diciembre de 1947, las cuales han sido desarrolladas por un sinnúmero de disposiciones administrativas que, si bien intentaron acomodar los dictados de aquellas leyes hacia posiciones más acordes con la liberalización de nuestra economía, en la práctica no significaron un avance positivo en esa dirección.

El tiempo se ha encargado de demostrar que la rigidez inherente a los conceptos de servicio público y de concesión administrativa, pugnaban con la elasticidad que demanda el transporte de mercancías por carretera. Cabría afirmar, respecto al transporte discrecional de mercancías por carretera, pilar básico del sector, que la filosofía de esas leyes de 1974 partió del principio de libertad de empresa sobre la base de las llamadas autorizaciones administrativas. Sin embargo, esa libertad fue más aparente que real debido al sistema de contingentes en vigor hasta hoy y a la limitación del radio de acción en dicha clase de transportes, sin olvidar que un sistema que permitía el acceso al mercado sin las necesarias garantías de solvencia y responsabilidad, no era precisamente el medio más adecuado para conseguir un nivel de calidad aceptable en la prestación de los servicios.

La proposición de ley que sometemos al criterio de la Comisión, parte del principio de que el transporte de mercancías por carretera no es más que un componente en la cadena de intercambios y que, por ello, en toda nueva ordenación se ha de buscar el punto de equilibrio entre un dirigismo excesivo y un liberalismo sin fronteras, tan perjudiciales el uno como el otro. Se trata, por tanto, de asegurar, dentro de los principios de libertad de establecimiento y de libre y leal competencia, el adecuado desarrollo de los transportes de mercancías por carretera, garantizando al propio tiempo el respeto a los intereses de los proveedores de servicios y las necesidades de los usuarios.

Partiendo de estos presupuestos, la proposición de ley supone una profunda innovación en el sis-

tema actualmente vigente para el transporte de mercancías por carretera, procurando reforzar la capacidad de acción de la empresa de transportes en torno a la que gira la nueva política de transportes que se pretende implantar.

Al igual que se ha dispuesto para otras modalidades de transporte e, incluso, para otros sectores de la actividad económica, se ha considerado pertinente recoger en un solo texto toda la normativa vigente que más directamente afecta a los transportes de mercancías por carretera, ya se trate de disposiciones de derecho público, ya sean de derecho privado, pues no sería posible llevar a término una reforma profunda si no se aplicasen sus principios en toda su integridad y extensión. Así quedarán debidamente tuteladas por la ley todas las relaciones jurídicas derivadas del transporte, de acuerdo con su naturaleza y trascendencia social y económica.

Contribuirá a difundir los principios y objetivos consagrados en la presente proposición de ley el que se prevea su aplicación en todo el territorio del Estado y su carácter supletorio de la legislación que, en uso de las competencias que le confieren los respectivos Estatutos, puedan dictar las Comunidades Autónomas.

Todo ello es congruente y respetuoso con la distribución de las potestades públicas establecidas en el Título VIII de la Constitución, entre el poder central y los poderes autónomos, por cuanto el ejercicio, por parte de las Cortes Generales, de la función legislativa que regula los transportes terrestres que transcurren por el territorio de más de una Comunidad Autónoma, de conformidad con lo dispuesto en el artículo 149.1.21, de la Constitución, no empece el que, a su vez, corresponde también en exclusiva a las Comunidades Autónomas en virtud de las competencias asumidas en sus propios Estatutos, en relación con los transportes que discurren íntegramente por el territorio autónomo.

Si bien, es obvio, que establecida la regulación contenida en la presente ley, para el conjunto del territorio del Estado, en atención a la unidad que requiere el sistema de transportes, el ejercicio de la legislación autónoma, en forma contraria a los principios que inspiran este cuerpo legal, provocaría seguramente la adopción de las medidas previstas en el artículo 150.3, tan caro, dicho sea de paso, para algunos de los Grupos Parlamentarios de la Cámara.

En este momento procesal, en el que se trata

simplemente de que la Comisión emita su criterio respecto a la toma en consideración de la proposición de ley que nos ocupa, pienso, puedo y debo ahorrar a los señores comisionados una explicación prolija sobre el contenido concreto de la ley; explicación, por otra parte, que SS. SS. pueden encontrar en la exposición de motivos que figuran escritos en el Boletín Oficial de las Cortes Generales que recoge la proposición. Sin embargo, la relación de los títulos y capítulos en que vienen agrupados los 73 artículos de que consta, más cinco disposiciones adicionales y cuatro finales, sí puede convenir como ejemplo demostrativo de la voluntad de modernidad y globalidad que anima la proposición.

En efecto, la fijación de las distintas clases de transporte de mercancías por carretera, la definición de transportista y de las profesiones auxiliares y complementarias del transporte, como pueden ser operadores de transporte, coordinadores, depositarios, manipuladores de mercancías, mediadores, comisarios, tasadores de averías, los usuarios y sus derechos, los vehículos y mercancías admitidos al transporte, las formas de acceso a la profesión de transportista y a las profesiones de auxiliares y complementarias, las autorizaciones para los transportes privados y oficiales, los documentos que deben amparar el transporte, las responsabilidades dimanantes del transporte y de las actividades auxiliares complementarias, las acciones y reclamaciones, la fiscalidad, las infracciones y sanciones, la regulación de la representación profesional y la organización administrativa que hace referencia a los distintos registros de transportistas y profesionales de actividades auxiliares y complementarias, avalan la afirmación realizada previamente respecto a la ambición, permítanme decirlo, de la proposición presentada.

Por último, señor Presidente, recordar, aunque pueda ser innecesario, que no se trata en este momento tanto de juzgar el contenido concreto de la proposición, como de juzgar, primero, si es necesario legislar sobre el tema (y pienso que la vetustez del ordenamiento actual, que data, repito, de 1947, así parece afirmarlo), y, segundo, de juzgar respecto a si esta proposición puede ser un vehículo útil para conseguir ese objetivo. Digo vehículo porque conocen SS. SS. que, en caso de tomarse en consideración, con las enmiendas de los distintos grupos y el trabajo posteriormente de la Ponencia, pueden ser revisados los aspectos no

satisfactorios de esta proposición a juicio de los distintos grupos que, sin duda, deben de existir.

Es por ello, señor Presidente, que me permito solicitar de la Comisión un criterio afirmativo respecto a esta proposición de ley.

Muchas gracias.

El señor Vicepresidente (Garí Mir): ¿Algún grupo parlamentario quiere consumir un turno para expresar su criterio con respecto a la proposición de ley? *(Pausa.)*

El señor Aguirre tiene la palabra.

El señor AGUIRRE DE LA HOZ: Al Grupo de UCD nos parece muy loable la iniciativa de Minoría Catalana. Compartimos gran parte del espíritu y de la iniciativa que anima esta proposición de ley, pero entendemos que es perfeccionable en muchos de sus artículos y estamos de acuerdo en que se tome en consideración, pero anunciamos que presentaremos enmiendas con textos alternativos a muchos de estos artículos.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): El señor Sapena tiene la palabra.

El señor SAPENA GRANELL: En el mismo sentido que lo ha hecho el Grupo Centrista, nosotros vamos a apoyar la moción presentada, y en el mismo sentido vamos a hacer las enmiendas correspondientes en su día.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): El señor Montserrat tiene la palabra.

El señor MONTSERRAT I SOLE: Igualmente, para expresar que apoyamos la tramitación, porque responde a una problemática que debe abordarse ya, no solamente por la vetustez de la legislación, sino porque hoy está al orden del día; y señalar aquí que hay dos principios que no son incompatibles, sino que es perfectamente coherente el intentar aunarlos, que son: el principio de transparencia y el principio de ordenación.

El principio de transparencia en el mercado de transportes por carretera es imprescindible, pero este principio exige al mismo tiempo una ordenación. La transparencia en materia de transportes es imprescindible en nuestro país además de por la inercia del pasado, por las situaciones de escándalo que se están produciendo en algunos as-

pectos del transporte y por toda una serie de elementos que existen en este momento hay que exigir la máxima transparencia; máxima transparencia en la que, en estos momentos, se intenta participar por parte de los propios transportistas con la idea de creación de centros de información y contratación y con una serie de medidas que van en esta misma línea.

Estamos, pues, ante una problemática viva, y nosotros vamos a apoyar la tramitación de esta proposición de ley, anunciando que, como ya hemos empezado a estudiar con los propios transportistas, vamos a presentar un amplio esquema de enmiendas al texto articulado que se nos presenta.

El señor VICEPRESIDENTE: Muchas gracias, señor Montserrat.

Vamos entonces a proceder a la votación (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.*

El señor PRESIDENTE: La Comisión de Transportes y Comunicaciones acuerda emitir criterio favorable por unanimidad a la toma en consideración de la proposición de ley de la Minoría Catalana relativa a transportes de mercancías por carretera.

**MOCION (CONSECUENCIA DE INTERPELACION) DE D. ANTONIO PALOMARES VINUESA DEL GRUPO PARLAMENTARIO COMUNISTA RELATIVA A SEGURIDAD EN EL TRAFICO DE RENFE.**

El señor PRESIDENTE: Recuperamos, señorías, el orden normal de la Comisión pasando a la consideración de la moción, consecuencia de interpelación, de don Antonio Palomares Vinuesa, del Grupo Parlamentario Comunista, relativa a seguridad en el tráfico de RENFE.

Tiene la palabra para su defensa el señor Palomares.

El señor PALOMARES VINUESA: Gracias, señor Presidente. Rápidamente recordar que esta moción es consecuencia efectiva de una interpelación donde, en su momento, demostré ya la satisfacción por la respuesta argumentada que el se-

ñor Ministro aportó fundamentalmente en torno al problema de eliminación sistemática de pasos a nivel peligrosos. Pero, de todas formas, no sólo hemos mantenido nuestra moción por lo que se refiere al peligro de los pasos a nivel sino porque, al lado de los pasos a nivel, existe la problemática general del transporte de RENFE y porque, posteriormente, por desgracia, varios accidentes ferroviarios han venido a señalar de nuevo la necesidad de una profunda transformación y revisión del transporte ferroviario.

Pensamos que nuestra moción conlleva cinco aspectos que el grupo del Gobierno puede suscribir. El primero plantea de hecho el desarrollo con la inversión de ese plan general ferroviario del cual se nos viene hablando ya hace años y que aún no ha llegado a este Congreso, para su defensa y adopción, pero es reforzar la necesidad de que hacen falta inversiones importantes para poder modernizar toda la infraestructura de RENFE, que es la base fundamental de la seguridad.

El punto segundo afecta a una previsión importante que es la de las plantillas. Por otra vía y en forma de pregunta un compañero de mi grupo, el señor García, presentó hace ya tres meses una pregunta sobre cómo ha sido posible que se celebren el año pasado y se realicen cincuenta millones de horas extraordinarias por funcionarios de RENFE. Pensamos que éste es un aspecto negativo que debería ser suplido con un incremento de plantillas, una reducción de las horas realizadas por los trabajadores y también, fundamentalmente, por una política de adelanto de jubilaciones, ya que muchos de los accidentes ocurridos en pasos a nivel se producen debido a la avanzada edad de muchos de los trabajadores de RENFE.

El punto tercero —en el que hay criterios comunes con el señor Ministro en cuanto al necesario reciclaje permanente y aplicación de las normas para conocimiento y aplicación adecuados— tampoco debería encontrar dificultad.

En el cuarto punto —que es el que parece más conflictivo— pensamos que existe una actitud de reserva negativa que no entendemos, porque lo que proponemos es que se cree de verdad una Comisión paritaria, empresa-representantes del personal, de seguridad en la circulación. Consideramos que nadie mejor que los representantes del personal que conocen las vías, el movimiento que viven cada día, incluso los elementos nuevos que de un día para otro pueden producirse en los tendidos, tienen ahí su puesto, y pensamos que sería

un factor de confianza para los usuarios que por parte de RENFE se tomasen todas las medidas para prevenir y asegurar la inacción de los riesgos previsibles.

En quinto lugar, reforzamos la idea de la necesaria prioridad en la eliminación de pasos a nivel; conocemos, es verdad, la política del Gobierno, del Ministro en este caso, pero pensamos que se siguen produciendo casos concretos, como el del criminal paso a nivel de la provincia de Valencia que sigue sin eliminarse. Creemos que se debe reforzar la idea de la urgencia de la supresión de los pasos a nivel peligrosos.

Por todo ello pedimos el voto favorable a dicha moción.

El señor VICEPRESIDENTE (Gari Mir): Para turno en contra tiene la palabra, en nombre del Grupo Centrista, el señor Aguirre.

El señor AGUIRRE DE LA HOZ: Muy brevemente. Como muy bien ha señalado el diputado señor Palomares, la respuesta del Ministro fue plenamente satisfactoria a todos los planteamientos que se hacen en esta moción y, por tanto, entendemos que es innecesaria la misma, puesto que la RENFE, con sus actuaciones diarias, viene haciendo frente a todo lo que, con muy buen criterio, se plantea en esta moción.

En el primer aspecto de la moción, la política de inversiones, se está haciendo frente a las causas que están motivando los accidentes, hasta el punto de que el índice de accidentabilidad está disminuyendo considerablemente en los últimos años, habiendo pasado de un 1,87 en 1975 a 1,18 en 1980. Estamos muy por debajo de países europeos como Holanda, Suecia, Bélgica, etcétera.

Hay destinados 348.000 millones de pesetas a inversiones en infraestructura, en instalación de servicios de señales y frenos automáticos y en un plan de señalización y comunicaciones que van a motivar una inversión durante el año 1981 de 21.000 millones de pesetas, con lo cual creemos que se afrontan correctamente las medidas oportunas para aumentar la seguridad del tráfico de RENFE.

Igualmente, en la política de plantillas, la Dirección General de RENFE, por una circular, ha solicitado de sus distintas dependencias un aumento de plantillas para hacer frente al paro, pero teniendo siempre en cuenta el nivel de profesionalidad y de adecuación al trabajo que se

debe afrontar, lo cual a veces provoca un retraso en la tramitación del mismo y hace que los tiempos precisos para cubrir las vacantes sean muy dilatados, puesto que se requiere una alta profesionalidad para desempeñar algunos tipos de puestos, que no pueden ser cubiertos por personas que vengan directamente del exterior, sino que tienen que pasar, a lo largo de un proceso formativo, por diversos puestos de RENFE, lo cual requiere un período largo.

En cuanto a la materia de formación, como muy bien ha señalado el señor diputado, la circular 422 ha sido completada con otras circulares, la 425 y la 428, que se refieren al desarrollo de la cláusula 9.ª del Convenio Colectivo sobre Ingresos, Ascensos, etcétera, y a ampliar y detallar el contenido de la circular 422. Se encuentra en período de redacción definitiva una nueva circular que recopile todo el contenido de las circulares antes mencionadas. Y dentro de las líneas de instrucción emanadas de la Unión Internacional de Ferrocarriles —que ciertamente marcan baremos y objetivos excesivamente ambiciosos, considerados como «desiderata»— los planteamientos de RENFE pueden afrontar eficazmente los mismos.

En cuanto al tema que parece preocupar más al señor diputado, que es la participación de las centrales sindicales a través de una comisión paritaria, empresa-representantes del personal, de seguridad en la circulación, esto está realmente afrontado ya, en la actualidad, a través de una Comisión Central de Seguridad en la Circulación, en la que están representadas todas las direcciones de las empresas afectadas. Dicha Comisión Central está a su vez compuesta por numerosos comités locales que funcionan en cada una de las zonas de la red y abarcan todo el ámbito territorial de la misma. En sus reuniones periódicas los comités analizan todas las incidencias que se presentan y que pudieran llegar a plantear situaciones que afectaran a la seguridad, y se adoptan las resoluciones oportunas para su corrección inmediata por la jefatura zonal correspondiente, elevándose a la Comisión Central aquellos temas que por su importancia rebasan la competencia de las zonas.

En consecuencia, ya hay una gran participación del personal más directamente afectado y que conoce mejor los problemas de seguridad. Además existe una Inspección General de RENFE que vigila permanentemente, a través de sus inspectores, el estado y funcionamiento de todos

los elementos de las instalaciones fijas y móviles de la compañía.

La existencia de los organismos indicados, en los que existe una amplia representación de todo el personal que está relacionado con la seguridad en la circulación, parece hacer innecesaria la creación de la comisión paritaria empresa-representantes del personal que el señor diputado indica en su punto cuarto. En cuanto a su plan de eliminación de pasos a nivel y su automatización donde sea imposible su eliminación, como sabe el señor diputado, el plan de supresión de pasos a nivel viene siendo seguido en RENFE, con carácter prioritario, dentro de la cantidad total de recursos disponibles, que indudablemente es escasa. En el plan, recientemente revisado, está previsto que a finales de 1985, los 1.032 pasos a nivel guardados que quedan pendientes, habrán sufrido el tratamiento siguiente: Se suprimirán por obra 767, se dotarán de barreras automáticas 166 y se perfeccionará el sistema de cierre en 99.

Por todo ello, el Grupo Centrista estima que el espíritu de la moción está suficientemente recogido en los planes de RENFE y en la respuesta que dio el señor Ministro en su día y nos vamos a oponer a la misma.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Gracias, señor Aguirre.

Tiene la palabra el señor Sapena.

El señor SAPENA GRANELL: Señor Presidente, nuestro grupo va a apoyar la moción presentada por el Partido Comunista y considera, al paso de la misma, que el Plan General de Ferrocarriles, del que aquí nos vino a hablar el señor Ministro, contempla ampliamente la seguridad en la circulación. Pero todavía no se ha tramitado dicho Plan hacia este Parlamento y nuestro deseo sería que, prioritariamente, el Ministro de Transportes así lo hiciera.

En cualquier caso, como he dicho antes, nosotros vamos a apoyar la moción presentada por el Partido Comunista.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Gracias, señor Sapena. Tiene la palabra el señor Palomares.

El señor PALOMARES VINUESA: Gracias, señor Presidente. Vuelvo a repetir que no lo comprendo. El presumir de nuestra baja cantidad de

accidentes, desligado de la poca velocidad de nuestros trenes, motivada a la vez por la infraestructura no adecuada para velocidades, es presumir de lo que no tenemos.

Lo que pedimos es ese Plan General Ferroviario, que además ayudaría a hacer frente de verdad a la política que además ayudaría a hacer frente de verdad a la política de crisis económicas, y se nos resuelve con los mismos argumentos que se emplean en relación con el aceite de colza. Es decir, todo es perfecto, todo está bien. Como no es verdad —ha habido tres descarrilamientos de nuestros trenes este mes pasado—, pensamos que esta moción tiene elementos más que sobrados, porque, repito, son, en todo caso, un apoyo a ese Plan General Ferroviario que el Ministro anunció ya hace dos años.

No entendemos que pueda haber oposición a que se cree una comisión paritaria central donde los usuarios se sientan más respaldados y donde los trabajadores, que son quienes mejor conocen, repito, al día las incidencias en las vías y en el material, puedan tener participación.

Tanto en el primer punto como en el quinto, lo que pedimos con la moción, de hecho, son más medios económicos para que el problema de la red y el de los pasos a nivel se resuelvan antes, ya que, como bien decía el señor Aguirre, el plan de supresión de pasos a nivel peligrosos se sigue en relación a los fondos disponibles.

Lo que pensamos es que la seguridad de los transportes en RENFE exige renovar, y renovar pronto, la red viaria, y por eso pensamos que esta moción ayuda a una política de seguridad en el transporte ferroviario. Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor AGUIRRE DE LA HOZ: Señor Presidente, muy brevemente. De cifras de accidentes, indudablemente nunca se puede presumir, siempre son lamentables, pero ahí están los datos elocuentes que indican que, comparativamente, son menores que en otros países con infraestructuras, desde luego, menos complicadas que las nuestras.

Todo lo que se pide en la moción, repito, se está afrontando en los presupuestos de la RENFE, indudablemente limitados, dado que siempre son limitados todo tipo de recursos, pero se pueden afrontar adecuadamente, hoy por hoy, en estos momentos, los objetivos que se señalan en la moción.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Tiene la palabra el señor Molíns.

El señor MOLINS I AMAT: Señor Presidente, solicitaría que se votasen por separado los cinco puntos de la moción, si fuera posible.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Vamos a proceder a la votación por separado de cada uno de los cinco puntos de la moción.

Primer punto. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 12; en contra, 15.*

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Queda rechazado el primer punto.

Segundo punto. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 16.*

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Queda rechazado el segundo punto.

Tercer punto. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 15; abstenciones, una.*

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Queda rechazado el tercer punto.

Cuarto punto. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 16.*

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Queda rechazado el cuarto punto.

Quinto punto. *(Pausa.)*

*Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 12; en contra, 15.*

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Queda rechazado el quinto punto.

Después de esta divertida votación, gracias a la colaboración del señor Molíns, pasamos al siguiente tema. *(El señor Molíns Amat pide la palabra.)*

El señor MOLINS AMAT: Me obligará a hacer una explicación de voto, señor Presidente. Yo

creí que era suficiente con obligarles a votar por separado cada uno de los cinco puntos.

He votado favorablemente al punto primero, que hacía referencia a seguridad, y al punto quinto, que hacía referencia a la prioridad del plan de eliminación de pasos a nivel, porque entendía que está en nuestro deseo y en nuestra voluntad, y acorde con la voluntad del Gobierno, y, por tanto, pienso que no hacía más que apoyar esa propia voluntad, que ya tiene el Gobierno expresada aquí por el portavoz del Grupo Parlamentario Centrista, y me parecía necesario votar a favor.

Y he votado en contra respecto a los puntos segundo y cuarto; en cuanto al segundo, porque entiendo que es necesario luchar contra el paro, pero creo que el incremento de seguridad de RENFE no tiene necesariamente que venir acompañado de un incremento de las plantillas de RENFE, que, a nuestro modesto entender, ya están suficientemente dotadas. En cualquier caso, es otro el método a utilizar.

En cuanto al cuarto punto, la comisión paritaria de seguridad, me han convencido los argumentos dados por el portavoz del Grupo Parlamentario Centrista, en el sentido de que ya existe una comisión en la que participan las centrales sindicales para el tratamiento de este tema, y por esto también he votado en contra.

Y respecto al tener tema, de la formación, me he quedado a medio camino entre las explicaciones dadas por el Grupo Comunista y las aducidas en su favor por el Grupo Parlamentario Centrista,

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): En todo caso, señor Molíns, la Presidencia agradece su explicación de voto, y estoy seguro de que la Comisión, también.

**PROPOSICION DE LEY RELATIVA A DESPLAZAMIENTO A LA PENINSULA DE LOS RESIDENTES EN LAS ISLAS BALEARES** (el Pleno del Congreso de los Diputados concedió plena confianza legislativa a la Comisión en la sesión celebrada el día 3 de noviembre de 1981)

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Pasamos ahora a la consideración del quinto punto del orden del día. *(El señor Sapena pide la palabra.)*

Tiene la palabra el señor Sapena.

El señor SAPENA GRANELL: Para una cuestión de orden.

Consideramos que para esta proposición de ley tiene competencia legislativa plena la Comisión ¿verdad?

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Sí, señor Sapena; la Presidencia iba a hacer esta observación a la Comisión.

EL Pleno de esta Cámara, en su sesión de día 3, acordó por asentimiento la competencia legislativa plena para la Comisión de Transportes, Turismo y Comunicaciones para esta proposición de Ley que vamos a entrar en su consideración en este momento.

El señor SAPENA GRANELL: Gracias, señor Presidente.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Entramos, pues, en el debate sobre el articulado de la proposición de Ley relativa al desplazamiento a la Península de los residentes en las islas Baleares, presentada por el Grupo Parlamentario Centrista. *(El señor Aguirre pide la palabra.)*

Tiene la palabra el señor Aguirre.

El señor AGUIRRE DE LA HOZ: Señor Presidente, simplemente para incluir en el artículo 2.º el texto de una enmienda que, en principio, fue aceptada por todos los grupos en la Ponencia y que he entregado a la Mesa. Ruego que tengan la bondad de leerla para ver si la aceptan los señores diputados.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): La Presidencia ruega al señor letrado que lea la enmienda del señor Aguirre.

El señor LETRADO: La enmienda propone añadir al artículo 2.º un párrafo que diga: «Se entenderá aplicable dicha bonificación solamente a los trayectos directos, sin que en ningún caso pueda hacerse extensiva a sucesivos trayectos después de la primera escala en cualquier punto de la Península».

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): ¿Tiene algún grupo parlamentario inconveniente? *(Pausa.)*

El señor Triay tiene la palabra.

El señor TRIAY LLOPIS: Señor Presidente, señorías, estamos de acuerdo con el espíritu del texto que se propone, aunque creo que la palabra «escala» puede resultar conflictiva en determinados vuelos que hacen escalas, pero que corresponden a un único trayecto directo. Creo que ésta debería corregirse en este aspecto.

Pienso que en el primer texto que se nos ha sometido a consideración, antes de iniciar la reunión de la Comisión, la palabra «escala» no existía. ¿Se puede repetir la lectura del texto, por favor?

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): El señor letrado dará lectura de nuevo al texto.

El señor LETRADO: «Se entenderá aplicable dicha bonificación solamente a los trayectos directos, sin que en ningún caso pueda hacerse extensiva a sucesivos trayectos después de la primera escala en cualquier punto de la Península.»

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): El señor Triay tiene la palabra.

El señor TRIAY LLOPIS: Creo que existe una contradicción en este texto, y es que los vuelos directos pueden tener escala. En la terminología y forma de operar propia de las compañías aéreas hay vuelos directos que tienen escala, y se consideran vuelos directos. Insisto, puede crear confusión esa segunda frase, que es innecesaria. Creo que una vez que se haya dicho «trayectos directos», no es necesario insistir en una frase negativa a continuación.

El señor VICEPRESIDENTE (Garí Mir): Tiene la palabra el señor letrado.

El señor LETRADO: ¿Podría servir la fórmula: «Se entenderá aplicable dicha bonificación, solamente a los trayectos directos, sin que en ningún caso pueda hacerse extensiva a sucesivos trayectos»?

El señor TRIAY LLOPIS: De acuerdo.

El señor LETRADO: Queda solamente una cuestión de estilo pendiente, que es que se repite dos veces el término «trayectos» y, si podemos suprimirlo, lo haremos por corrección de estilo, si no hay objeción.

El señor VICEPRESIDENTE (Gari Mir): ¿Está de acuerdo el señor Triay? (*Asentimiento.*)  
Tiene la palabra el señor Molíns.

El señor MOLINS AMAT: Para una cuestión de orden técnico. No sé la forma en que se debería introducir, y no sé, incluso, si desaparece —lo que entiendo que sería un error— con esta enmienda ahora presentada. En la redacción del artículo 2.º se habla de la bonificación del 25 por ciento para los trayectos entre el archipiélago y el resto del territorio nacional, y del 10 por ciento de los interinsulares, interinsular también es un trayecto Palma-Canarias; son islas, y supongo que a eso es a lo que se debe aplicar el 25 por ciento; lo que sucede es que no sé si existe vuelo directo en este caso, con lo cual con la introducción de esta enmienda quizá se solucionaría; si no, pienso que se debería introducir una aclaración respecto a que son interinsulares, en el archipiélago balear, no respecto a Canarias, para los cuales hay que aplicar el 25 por ciento. Creo que se puede malinterpretar la forma en que está escrito el artículo 2.º.

El señor VICEPRESIDENTE (Gari Mir): Tiene la palabra el señor letrado.

El señor LETRADO: Yo creo que, efectivamente, el término «interinsulares» estaba en la intención de la Ponencia claramente referido únicamente al archipiélago balear. Por consiguiente, no hay inconveniente en decir «el 10 por ciento en los vuelos interinsulares en el archipiélago balear», con lo que ya quedaría todo definitivamente claro.

El señor VICEPRESIDENTE (Gari Mir): ¿Están de acuerdo los distintos grupos parlamentarios en que el texto quede redactado en estos términos? (*Pausa.*)

Tiene la palabra el señor Triay.

El señor TRIAY LLOPIS: Estamos de acuerdo el Grupo Socialista con el texto salido de la Ponencia y con esta modificación.

Quisiera ahora usar un turno para explicar por qué en Ponencia hemos accedido a la retirada de algunas enmiendas que habíamos presentado y también a la modificación del porcentaje, al cual no habíamos planteado enmienda, si la Presidencia lo considera oportuno.

El señor VICEPRESIDENTE (Gari Mir): Si le parece, sería tal vez más oportuno hacerlo en la explicación de voto. (*Asentimiento.*) Muchas gracias, señor Triay.

Entonces, procede ahora la votación global de la proposición con las rectificaciones que se han introducido a lo largo de este pequeño debate en Comisión. (*Pausa.*)

*Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.*

El señor VICEPRESIDENTE (Gari Mir): Queda aprobada por unanimidad la proposición de ley relativa a desplazamientos a la Península de los residentes en las islas Baleares, que será remitida al Senado para su ulterior tramitación.

Tiene la palabra, para explicación de voto, el señor Triay.

El señor TRIAY LLOPIS: Muchas gracias, señor Presidente, señorías; en primer lugar quiero expresar la satisfacción, como representante del Grupo Socialista y como diputado por Baleares, por la aprobación en el Congreso de esta proposición de ley del Grupo Centrista.

Asimismo, quiero exponer que nuestras enmiendas al texto presentado por el Grupo Centrista iban en el sentido de igualar el régimen de bonificaciones de los residentes en Canarias con el régimen de bonificaciones en las islas Baleares. Las argumentaciones que se nos dieron en Ponencia, en el sentido de que ello significaba aumento del gasto público, sin contar con la autorización previa del Gobierno, o que significaba también una enmienda a la totalidad desde el momento en que, incluso, se transformaba desde el propio título de la ley a su contenido específico, nos aconsejó retirar dichas enmiendas y presentar una enmienda específica para que los residentes en Canarias puedan disfrutar también de bonificación en el transporte aéreo y marítimo entre islas, que es el que hoy no disfrutan. (*Ocupa la Presidencia el Vicepresidente 2.º, señor Rodríguez Valverde.*)

Dicho esto, también hay que explicar que si el Grupo Socialista no presentó enmienda alguna al 33 por ciento que proponía la proposición de UCD, sin embargo aceptó que fuera el 25 por ciento el tipo de descuento que se aplicara a los desplazamientos entre las islas y la Península. Esto fue así con motivo de las argumentaciones

que se nos aportaron y debido a la estructura de las tarifas entre Baleares y la Península y entre los aeropuertos más cercanos litorales, Valencia, Barcelona, etcétera, y otros puntos de la Península, lo cual daba como resultado que, de aplicar un 33 por ciento, se producía una inversión de tarifas, que realmente ni los proponentes ni la propia población balear estaba deseando. Simplemente deseaba una aproximación a los puntos más cercanos, una mejora de su situación y una superación de la insularidad a través de las tarifas.

Quiero también aprovechar la explicación de voto para advertir que estos descuentos que ahora se obtienen, especialmente el del 10 por ciento en los trayectos aéreos o marítimos entre islas, pueden ser absolutamente pura ficción si el Gobierno, el Ministerio de Comercio y los organismos responsables siguen con la política de incrementar cada vez más los vuelos entre las islas más que el incremento de la media nacional. Es decir, ese 10 por ciento puede tener una duración ficticia de unos cuantos meses, y, por tanto, queremos expresar nuestro deseo de que se mantenga, en cierto modo, la estructura actual de las tarifas proporcionalmente.

Asimismo, es el momento —ya que queda facultado el Gobierno para poner en marcha las disposiciones necesarias para el cumplimiento de esta ley— de agilizar al máximo la tramitación para que los ciudadanos puedan hacer efectivos esos descuentos que aquí se aprueban, ya que los trámites se están complicando y exigen gastos y tiempo excesivo al ciudadano para la obtención de los mismos, y habría que ir a la utilización directa del Documento Nacional de Identidad o a certificaciones municipales de larga duración, de seis meses o un año.

También quiero manifestar en este momento que existen problemas de transporte en Baleares que aquí no quedan resueltos, ni se trataban de resolver tampoco por esta proposición de ley, pero que no se pueden dejar de reseñar; uno de ellos es la programación de los vuelos, que en muchos casos, especialmente en la programación que se ha realizado para esta temporada de invierno, no responde en absoluto a las necesidades de una comunidad insular que carece de modos alternativos de transporte. Resulta absolutamente inconcebible que en una isla —insisto— que carece de otros modos alternativos de transporte, el primer vuelo hacia su capital de provincia se produzca a la una del mediodía. Quiero de-

jar de ello constancia aquí. También quiero dejar constancia del material pésimo que en algunos casos está en servicio en la flota que presta servicio marítimo, y no quiero dejar de reseñar la línea Menorca-Mallorca, ya que esta proposición de ley afecta, y se ha insistido mucho, a nivel de opinión pública, a los transportes aéreos y afecta por igual al transporte marítimo. Quiero, como he dicho, dejar constancia de que la línea marítima Menorca-Mallorca está servida por un buque absolutamente obsoleto, el «Isla de Menorca», incapaz de afrontar los vientos más habituales en el canal que separa las dos islas, cuyo puerto de destino en cada viaje es absolutamente incierto, aunque su recuperación al servicio activo fuera realizada con gran pompa y boato por parte del Ministro del Departamento, del diputado que hasta hace un momento ocupaba la Presidencia de la Comisión y otras dignísimas autoridades provinciales y locales. Por otro lado, el buque es absolutamente inadecuado al puerto de Ciudades, que es donde tiene su base habitual.

Termino para dejar bien sentado que aquí no hemos aprobado ni consagrado ningún privilegio, sino que hemos dado un paso simplemente para que el principio constitucional de solidaridad e igualdad territorial y de atención al hecho insular se realice tal como está establecido en el artículo 138 de la Constitución. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Valverde): Para explicación de voto, por el Grupo Parlamentario de UCD, tiene la palabra el señor Garí Mir.

El señor GARI MIR: Voy hacer uso de este turno de explicación de voto única y exclusivamente para explicar el voto de mi grupo parlamentario en relación a la proposición de ley que acabamos de aprobar en este Congreso. Sin entrar en otros temas, de los cuales en alguno podría estar de acuerdo con el señor Triay, pero creo que no es este momento procedimentalmente oportuno para analizarlos en este Congreso.

Está claro, señor Presidente, que mi grupo parlamentario ha votado afirmativamente la proposición de ley. Mi grupo parlamentario fue el que la presentó en el Congreso, y simplemente me tendría que remitir a los argumentos que tuve el honor de exponer en el Pleno de esta Cámara, cuando acordó sintonizar con la inquietud de

nuestro grupo parlamentario y tomar en consideración la proposición de ley que proponíamos.

Lo único que quiero hacer en este momento, señor Presidente, es resaltar la sensibilidad de esta Cámara ante un problema que realmente preocupa en las islas. Lo quisiera hacer con palabras de un editorial que en uno de los periódicos de las islas apareció precisamente el mismo día en que la Ponencia encargada de esta proposición de ley acordó su informe.

Decía ese editorial: «La España parlamentaria está reconociendo el hecho de la insularidad y tratando de enmendar normativas uniformistas que no eran sensibles a los problemas que de ella se derivan en muchos aspectos». Como sabe el señor Presidente y los señores diputados de la Comisión, el tema de la insularidad mereció en los debates constitucionales ser incluido en nuestra Constitución. Para consagrar la igualdad entre todos los españoles es preciso y necesario considerar y corregir también la desigualdad que se produce entre algunos de ellos. De hecho, los extrapeninsulares —sin hacer distinción en este momento— sufríamos una discriminación con respecto al resto de los españoles, que era preciso y necesario corregir.

Señorías, también estoy absolutamente de acuerdo en que es preciso mantener una estructura tarifaria que de alguna manera no desbarate la ventaja que, podíamos decir, se consigue con esa proposición de ley. Pero es que hay que considerar dos cosas diferentes. Una es acercar a todos los españoles a las islas y otra, el tratamiento diferenciado a los insulares residente. Son dos cosas completamente distintas. A la primera debe res-

ponder lo que podíamos llamar una estructura tarifaria preferente. A la segunda, ese 25 por ciento, esa diferencia que tenemos que dar a los insulares para que, de alguna manera, «estén» en el territorio peninsular.

Y nada más, señor Presidente, sino expresar una vez más nuestra satisfacción por la aprobación de esa proposición de ley y nuestra satisfacción porque esta Cámara, y estamos seguros de que también el Senado, sean sensibles al hecho insular. Esto último lo ha demostrado el Senado cuando recientemente acordó, en una proposición no de ley, la creación de una Comisión mixta Administración-Comunidades preautonómicas, que tiene por objeto la elaboración de unos estudios sobre los costes de la insularidad, tanto en Baleares como en Canarias. Porque, señor Presidente, señores diputados, esta proposición de ley que hemos aprobado no concluye con el tema de resolver los problemas que plantea la insularidad, esta proposición de ley es simplemente un síntoma de que este Congreso, este Parlamento, las fuerzas políticas de este país, son conscientes de que este es un tema que hay que afrontar y que hay que resolver.

Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señores diputados.

El señor VICEPRESIDENTE (Rodríguez Valverde): Muchas gracias, señor Garí Mir.

No habiendo más :  
se levanta la sesión.

*Eran las doce y cinco  
mañana.*

Imprime: RIVADENEYRA, S. A.-MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00, Madrid (8)

Depósito legal: M. 12.500 - 1961