

C O R T E S

Dirección E. Pérez Ruiz
pas 7026, 7058

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LANDELINO LAVILLA ALSINA

Sesión Plenaria núm. 108

celebrada el jueves, 11 de septiembre de 1980

ORDEN DEL DIA (continuación)

Interpelaciones:

- Sobre comunicaciones internas en Andalucía (del señor Pérez Ruiz, Grupo Parlamentario Andalucista). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, núm. 262-I, de 25 de enero de 1980.)
- Sobre el ferrocarril de Canfranc (del señor Allerta Izuel, Grupo Parlamentario Centrista). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, núm. 306-I, de 28 de febrero de 1980.)

Preguntas:

- Sobre el fallecimiento del detenido José España Vivas (de los Grupos Parlamentarios Comunista y Socialista del Congreso).
- Sobre denuncia contra una autoridad de Las Palmas (del señor Sagasetta Cabrera, Grupo Parlamentario Mixto). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie E, número 126-I, de 31 de diciembre de 1979.)

Moción consecuencia de interpelación:

- Sobre regulación de la campaña olivarera 1979-80 (del señor Fraga Iribarne, Grupo Parlamentario de Coalición Democrática). («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, núm. 200-II, de 5 de mayo de 1980.)
- Moción condenando el plebiscito que hoy habrá de celebrarse en Chile, convocado por el General Pinochet.

Dictámenes de Comisiones:

- De la Comisión de Administración Territorial, sobre la proposición de ley relativa al cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de provincia de la Rioja («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie B, núm. 71-II, de 2 de julio de 1980).
- De la Comisión de Justicia, sobre el proyecto de ley por la que se complementa con el artículo 921 bis de la Ley de Enjuiciamiento Civil («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie A, núm. 119-II, de 24 de junio de 1980).

S U M A R I O

*Se abre la sesión a las cuatro y cuarenta y cinco minutos de la tarde.
Se continúa con el orden del día.*

Interpelaciones:

	Página
— Sobre comunicaciones internas en Andalucía (del señor Pérez Ruiz)	7026

El señor Pérez Ruiz (Grupo Parlamentario Andalucista) explica su interpelación. Le contesta el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Alvarez Alvarez). En turno de rectificaciones intervienen nuevamente los señores Pérez Ruiz y el Ministro de Transportes y Comunicaciones.

	Página
— Sobre el ferrocarril de Canfranc (del señor Alierta Izuel)	7039

El señor Alierta Izuel (Grupo Parlamentario Centrista) explica su interpelación. Le contesta el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones (Alvarez Alvarez). Interviene nuevamente el señor Alierta Izuel.

Preguntas:

	Página
— Sobre el fallecimiento del detenido José España Vivas (de los Grupos Parlamentarios Comunista y Socialista del Congreso)	7044

El señor Sánchez Montero explica esta pregunta en nombre del Grupo Parlamentario Comunista, y el señor Sotillo Martí lo hace en nombre del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso. Para contestar a estas preguntas interviene el señor Ministro del Interior (Rosón Pérez). Hacen nuevamente uso de la palabra los señores Sánchez Montero, Sotillo Martí y Ministro del Interior.

El señor Peces-Barba Martínez (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso) plantea una cuestión de orden para dar cuenta de haberse formulado una moción por parte de diferentes Grupos Parlamentarios, entre ellos el Socialista del Congreso, con motivo de cumplirse hoy el aniversario del golpe militar contra el régimen constitucional chileno del Presidente Allende y condenando el plebiscito convocado por el autor de dicho golpe, General Pinochet, por no reunir garantías éticas y jurídico-políticas. Expresa su deseo de que se reúna la Junta

de Portavoces con el fin de tramitar dicha moción con carácter de urgencia. El señor Vicepresidente (Fraile Poujade) muestra su conformidad y le indica que serán atendidos los deseos del señor Peces-Barba Martínez tan pronto se termine el turno de preguntas y mociones.

Página

- Sobre denuncia contra una autoridad de Las Palmas (del señor Sagaseta Cabrera) 7052

El señor Sagaseta Cabrera (Grupo Parlamentario Mixto) explana su pregunta. Le contesta el señor Ministro del Interior (Rosón Pérez). En turno de réplica intervienen nuevamente los señores Sagaseta Cabrera y Ministro del Interior.

Mociones consecuencia de interpelaciones:

Página

- Sobre regulación de la campaña olivarera 1979-80 (del señor Fraga Iribarne) 7055

El señor Fraga Iribarne (Grupo Parlamentario de Coalición Democrática) defiende esta moción y se refiere a las enmiendas que a la misma han sido formuladas por el Grupo Parlamentario Centrista. El señor Egea Ibáñez (Grupo Parlamentario Centrista) expone las enmiendas presentadas, dando por aceptada la moción. En relación con este tema intervienen a continuación los señores Pérez Ruiz (Grupo Parlamentario Andalucista), Alcaraz Masats (Grupo Parlamentario Comunista) y Calahorra Téllez (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso). A continuación hace uso de la palabra el señor Ministro de Agricultura (Lamo de Espinosa y Michels de Champourcin). El señor Fraga Iribarne muestra su conformidad sobre los términos en que ha quedado su moción primitiva. Sometida a votación, fue aprobada.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

Página

- Moción condenando el plebiscito que hoy habrá de celebrarse en Chile, convocado por el General Pinochet 7067

El señor Presidente anuncia que por acuerdo unánime de la Junta de Portavoces, reunida atendiendo los deseos expuestos anteriormente por el señor Peces-Barba Martínez (Grupo Parlamentario Socialista del Congreso), ha sido admitida a trámite la moción suscrita por diversos Grupos Parlamentarios a que dicho Diputado hizo mención y a la que a continuación dará lectura el señor Secretario. Seguidamente, el señor Secretario (Bono Martínez) da lectura al texto de dicha moción, que, sometida a votación, fue aprobada.

Dictámenes de Comisiones:

Página

- De la Comisión de Administración Territorial, sobre la proposición de ley relativa al cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de provincia de la Rioja 7068

Sometida a votación esta proposición de ley del Senado, fue aprobada.

Página

- De la Comisión de Justicia, sobre el proyecto de ley por el que se complementa con el artículo 921 bis la Ley de Enjuiciamiento Civil 7068

Sometido a votación este dictamen, fue aprobado.

El señor Presidente anuncia que la proposición de ley y el proyecto de ley que acaban de ser aprobados serán objeto de la tramitación constitucional subsiguiente.

Por último, señala que la próxima reunión del Pleno tendrá lugar el martes, día 16, a las dieciséis treinta horas.

Se levanta la sesión a las nueve y treinta minutos de la noche.

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

INTERPELACIONES:

— SOBRE COMUNICACIONES INTERNAS EN ANDALUCIA (DEL SEÑOR PEREZ RUIZ).

El señor PRESIDENTE: Entramos en el sexto punto del orden del día, interpelaciones, comenzando por la del señor Pérez Ruiz, del Grupo Parlamentario Andalucista, sobre comunicaciones internas en Andalucía.

Tiene la palabra el señor Pérez Ruiz.

El señor PEREZ RUIZ: Señor Presidente, señor Ministro, señoras y señores Diputados, la interpelación que voy a defender en este momento fue presentada ya el 28 de diciembre, fecha un tanto desdichada para los andaluces, porque entonces se votó una ley desgraciada. Pero no por ello ha perdido actualidad el tema; el tema es tan antiguo como la propia historia del subdesarrollo andaluz, y por eso hablar hoy de las comunicaciones de Andalucía es un tema de absoluta actualidad.

Una de las causas del subdesarrollo de los países, de los territorios, históricamente comprobada, es precisamente las deficiencias en las estructuras de las comunicaciones, en las infraestructuras, etc., y también está demostrado por los historiadores de Andalucía cómo este territorio ha padecido una deficiencia de comunicaciones que ha provocado una debilidad en el terreno comercial, en el terreno industrial, lógicamente, con sus lacras sociales.

Por eso nosotros pensamos que es fundamental, que es tarea prioritaria para acometer el problema del paro en Andalucía, para atacar las lacras sociales que padece el pueblo andaluz, una política de comunicaciones internas coherente, sólida, fuerte, que pasa por el análisis del problema y la elaboración de una serie de planes de obras y de infraestructura de comunicaciones, en todos los ámbitos.

Nosotros vamos a dividir brevemente el capítulo de las comunicaciones en las de ferrocarriles o ferroviarias, las de carretera, las aéreas y, al final, si acaso, haríamos una pre-

gunta al señor Ministro, aunque no la teníamos prevista, sobre si en algún momento se ha pensado algo sobre comunicaciones marítimas, dado el litoral andaluz.

En cuanto a las comunicaciones por ferrocarril, en la infraestructura, la circulación y el material móvil, por los estudios que nuestro partido tiene realizados, se considera que existen una serie de prioridades: en primer lugar, actuaciones de mejora sobre la red existente; en segundo lugar, actuaciones en el eje transversal Huelva-Sevilla-Antequera-Granada-Almería, y, por último, la mejora de la unión férrea de Algeciras con el resto.

Respecto al primer punto, se considera como más urgente el desdoblamiento de vías en las líneas más congestionadas, fundamentalmente Despeñaperros-Córdoba-Sevilla. En la actualidad sólo existe vía doble en el tramo Sevilla-Lora del Río, de unos 50 kilómetros, en toda Andalucía. También urge la renovación de puentes y una serie de obras menores a lo largo de toda la infraestructura férrea andaluza.

En cuanto al eje transversal, no existe, que conozcamos, ningún estudio, proyecto ni plan con carácter oficial. Digo que conozcamos, por las investigaciones que hemos hecho.

Consideramos, naturalmente, como base de las comunicaciones interiores de Andalucía la adaptación a los tiempos modernos de este eje, un eje antiguo, viejo, que ni siquiera está electrificado y que debiera convertirse en la columna vertebral de las comunicaciones andaluzas. Para ello es necesario contar con una línea donde puedan alcanzarse velocidades medias razonables, de al menos 90 a 100 kilómetros por hora (en Europa son normales las velocidades de 120 ó 130 kilómetros por hora), y esto obliga a actuaciones muy importantes en la línea existente, que sólo puede considerarse como una referencia. Habría que hacer tramos nuevos que acortaran el trazado actual, trazado deficiente, ya que está construido a retazos, uniendo tramos de diferentes itinerarios; construir variantes que sustituyan a los tramos que por sus curvas, pendientes, etc., no permiten alcanzar las velocidades que actualmente requieren, y, por supuesto, la electrificación de toda la línea y otras obras. En esencia, se trata casi de construir una nueva línea de características mo-

dernas que permita altas velocidades, pues Andalucía mide de Este a Oeste 513 kilómetros.

Es claro que en principio esta línea no sería rentable. Evidentemente, nosotros no pensamos que sea la rentabilidad el criterio de base para estructurar un territorio mediante el ferrocarril. Pensamos que este criterio de rentabilidad ha sido el que se ha tenido en cuenta por la RENFE histórica y tradicionalmente y que por eso no se ha acometido el plan de la obra que comentamos. No obstante, como elemento de estructuración y ordenación del territorio andaluz y como elemento de articulación de la propia economía andaluza, factor que ya destacamos en el debate sobre los desequilibrios territoriales —la desarticulación de la economía andaluza—, consideramos que sí tendría una enorme rentabilidad este eje.

Por otro lado, tampoco cabe hablar de rentabilidad para Andalucía cuando estamos aprobando —de aquí y del Senado han salido hace poco— unos créditos extraordinarios para subvencionar los déficit de los ferrocarriles de vía estrecha de Cataluña y Bilbao por importe de más de mil millones de pesetas.

En cuanto a las comunicaciones con Algeciras, sabemos que existe el problema de que la línea actual discurre por una zona de terrenos muy malos, donde ha resultado imposible su estabilización, en los que abundan desprendimientos, con un trazado que algunos califican de endemoniado. Todo ello hace que la velocidad media de los trenes de viajeros entre Bobadilla y Algeciras no llegue a 50 kilómetros por hora. Aquí no cabe pensar en mejorar la línea actual, sino que hay que pensar en un trazado totalmente distinto. Parece que la solución más viable sería unir Algeciras con Utrera o algún otro punto de la línea Sevilla-Cádiz. Ya se ve que se trata de otra obra de envergadura, aunque, indudablemente, de menor envergadura que el trasvase de algunos ríos, pero las condiciones de capacidad, calado, situación, etc., del puerto de Algeciras, que posiblemente son de las mejores de Europa, están desaprovechadas por la incomunicación del mismo con el interior.

También cabe considerar el interés de una línea férrea Málaga-Algeciras, de lo que puede ser índice el tramo Málaga-Fuengirola, cu-

yo funcionamiento tan buenos resultados está dando.

Y ya que hablamos de Málaga, tenemos que recordar el ferrocarril de Málaga a Vélez-Málaga, levantado hace años, haciéndose en su lugar una pequeña carretera, estrecha, de una sola dirección, para que hubiera un poco de descongestión, pero que en realidad perjudicó gravemente a la zona. Este ferrocarril no fue de RENFE; fue un ferrocarril de vía estrecha que el propio Ministerio levantó. Nosotros preguntamos: ¿por qué se levantó este ferrocarril? Sabemos que también la RENFE en este momento está estudiando su posible reconstitución. Quisiéramos saber si hay algo al respecto.

Otro ferrocarril también en muy malas condiciones, en otra zona de la geografía andaluza, es el de Gibralfuente-Ayamonte. Es una línea no rentable, indudablemente, como casi todas las líneas férreas, con pocos usuarios, pero que no se ha pensado cerrar, que sepamos. Si está cerrada al tráfico de mercancías, lo cual la hace menos rentable aún. Quisiéramos saber qué proyectos tiene el Ministerio sobre esta línea férrea.

Respecto a la unión férrea con Portugal a través del puente, en el caso de que éste llegue a construirse, sabemos que RENFE la considera importante. Quisiéramos también saber qué política proyecta el Gobierno al respecto.

En definitiva, de los tres ejes de comunicación horizontales lógicos en la región, existe el eje norte del valle del Guadalquivir, o sea, la línea Linares-Córdoba-Sevilla-Huelva; el intermedio, el del valle del Genil, cuyas deficiencias ya he comentado, que es el de Sevilla - Antequera - Granada - Almería, y no existe, en absoluto, el eje costero. En cuanto a los ejes verticales, existe el de Extremadura-Sevilla-Cádiz, aceptable sobre todo desde Los Rosales a Cádiz, y podríamos decir que también lo es por Córdoba-Málaga y Linares-Granada-Almería. No es, en cambio, aceptable el de Bobadilla-Algeciras.

Estos seis ejes modernizados, tres Este-Oeste y tres Norte-Sur, deberían, a nuestro juicio, componer la red básica de Andalucía.

Esto es lo que podríamos decir brevemente sobre la infraestructura. En cuanto al material móvil, tradicionalmente a nuestra región

han venido todos los trenes de desecho de España, de otras regiones quizá más privilegiadas, aunque también es justo reconocer que últimamente han llegado algunas unidades modernas, a estrenar, podríamos decir, a Andalucía. No obstante, hay que hacer notar la falta de adaptación de estas unidades modernas, pues los tranvías recientemente puestos en servicio, que son la base de las comunicaciones interiores en la actualidad, circulan por Andalucía en verano con temperaturas infernales, sin el menor acondicionamiento. Cualquiera que haya hecho un viaje durante un día de verano en uno de estos tranvías comprenderá que de nada sirve arreglar las vías, conseguir altas velocidades y todas las medidas de modernización, puesto que no va a repetir el viaje ni por todo el oro del mundo, después de haber sudado el mencionado viaje.

Vaya esto como ejemplo de que, aun reconociendo las mejoras introducidas, se han descuidado detalles fundamentales, lo que puede dar al traste con el esfuerzo realizado.

En cuanto a la circulación, siempre han tenido prioridad en todo las radiales que unen Madrid con Barcelona. Así están los Talgos Madrid-Cádiz, Madrid-Málaga; los expresos Madrid-Algeciras, Madrid-Costa de la Luz; los expresos Barcelona-Sevilla, Barcelona-Málaga y Barcelona-Almería. Últimamente se ha inaugurado, es verdad, un electrotren Madrid-Jaén y van a inaugurarse, según nuestras noticias, otros dos: Madrid-Sevilla y Barcelona-Sevilla. Frente a todo esto, las comunicaciones interiores prácticamente no existen; apenas un tren Sevilla-Granada y otro Sevilla-Málaga y tranvías y ferrobuses inaguantables, que hacen servicios lentísimos de cercanías.

Otro detalle de la falta de interés de las comunicaciones interiores —no nos atrevemos a decir si casual o intencionado—, es el horario del nuevo Talgo de Almería. Podría haberse aprovechado, señor Ministro para, trasbordando en Linares, unir con el Talgo de Cádiz, lo que permitiría una comunicación de Almería con la zona occidental andaluza. Pues bien, se ha establecido un horario que no permite esta comunicación.

Hay que citar aquí el Plan General de RENFE, del que tanto se está hablando, que está planteado a nivel nacional, y que prevé gran-

des inversiones. Es él, lo que más afecta a Andalucía es la previsión de construir una nueva línea que una Córdoba con Ciudad Real para acortar unos cien kilómetros el recorrido, la distancia entre Andalucía occidental y Madrid. Pues bien, se sigue insistiendo en el carácter radial, olvidando la estructura inter-regional.

En cuanto al capítulo de carreteras, diré brevemente, señor Ministro, que consideramos fundamental potenciar la red comarcal. En Andalucía existe una red comarcal antigua, vieja, una red comarcal que data de la época de Primo de Rivera. Esta red comarcal está abandonada. Los presupuestos de conservación de las Jefaturas Provinciales andaluzas son escasísimos, y nosotros no vamos a detenernos aquí en dar ejemplos, porque las cifras son conocidas del señor Ministro, y esos ejemplos, por otro lado, que pueden herir la susceptibilidad o sensibilidad de los señores Diputados que no son andaluces.

Algún ejemplo concreto que querríamos dejar como pregunta al señor Ministro: ¿qué ocurre con la carretera nacional 630, a Extremadura, concretamente con el tramo denominado de la Media Fanega, cuesta de la Media Fanega, una cuesta que en vez de unir Sevilla con Extremadura, a través de Huelva, lo que hace es separarlas.

En cuanto a la carretera Huelva-Cádiz, creo que es también un ejemplo para reflexionar sobre el tema la famosa y tan comentada carretera de unión entre Huelva y Cádiz, de la que tanto se habla, de que si por la costa, o si por el Norte. Nosotros quisiéramos saber si hay una decisión del Gobierno para establecer esta comunicación interna entre las dos provincias, que por razones sociales y económicas —y también por razones ecológicas, por qué no decirlo— es decisivo que se haga por el Norte. Y es decisivo porque ahí es donde está la población. A quienes defienden la carretera costera entre Huelva y Cádiz y que pretenden justificar por la necesidad de unir dos capitales hay que decirles: ¿qué datos tienen sobre la importancia de unión de dos capitales? ¿Cuántos ciudadanos circularían por esta carretera? Nosotros tenemos datos y sabemos que de ninguna manera interesa por ahí. Ahora bien, hay otros intereses que sí influyen, y por eso se potencian campañas de

prensa de esta carretera costera, que son los intereses especulativos. Quisiéramos saber qué piensa el Gobierno al respecto.

Hay una carretera, la de Sevilla-Huelva, que, después de tantos años de habernos prometido autopista, se nos ha quedado en una carretera simple y llana, que además no está terminada, puesto que está hecha nada más que de Sevilla a San Juan del Puerto; sabemos que está en ejecución de San Juan del Puerto a Huelva, de Huelva a Cartaya, y que está en proyecto de Cartaya a Ayamonte. Este proyecto hace muchos años que se hizo; se hicieron las expropiaciones, se hicieron las modificaciones de todos los servicios colindantes. Sin embargo, últimamente el Ministerio de Obras Públicas retiró el proyecto y ahora se está redactando uno nuevo. ¿Qué ocurre con esta carretera? ¿Qué ocurre con las comunicaciones entre Almería y Málaga, por ejemplo, que llevan tantísimos años con una carretera infernal en permanente obra?

Muchas preguntas surgen en torno a las comunicaciones andaluzas. Podrían llevarnos mucho más tiempo, pero creo que no es momento tampoco de cansar a Sus Señorías y al señor Ministro. Si quisiéramos saber, señor Ministro, qué está ocurriendo con esa larga historia, incluso parece hasta truculenta, de las comunicaciones aéreas andaluzas. Resulta que a través de una campaña de prensa se potencian las comunicaciones aéreas en Andalucía; parece que se va a crear una línea aérea andaluza en colaboración con la Junta de Andalucía, SODIAN y el Gobierno; resulta que una compañía privada saca anuncios en la prensa diciendo que ya están las líneas aéreas en marcha, pero no son las líneas aéreas regulares, sino que son unas líneas... Esto, señores, parece una tomadura de pelo al pueblo andaluz. Hay que dar una respuesta clara sobre qué piensa el Gobierno respecto a las comunicaciones aéreas en Andalucía, si existe un proyecto o no, cuándo se va a poner en marcha el proyecto, en caso de existir.

Por último, señor Ministro, como decía al principio, nos gustaría saber: ¿se ha pensado alguna vez por el Gobierno en establecer algún tipo de comunicaciones en Andalucía aprovechando el litoral andaluz?

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Para contestar la interpelación formulada por el Diputado señor Pérez Ruiz tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Señor Presidente, señoras y señores Diputados, quiero decir al Diputado interpelante, primero, que he advertido una preocupación de discriminación, de insuficiencia de comunicaciones. Quiero decirle, primero de todo, que insuficiencia de comunicaciones la hay, es evidente, y que la hay en toda España. Es decir, las comunicaciones españolas, por tierra especialmente, dejan bastante que desear, pero no sólo en Andalucía. En Andalucía desde luego, pero también en muchas otras regiones españolas. Si aquí dijéramos que existía un trato discriminatorio para Andalucía respecto al resto de España, creo que no estaríamos diciendo la verdad, y si dijéramos que las comunicaciones en Andalucía están muy bien, o están bien, tampoco estaríamos diciendo la verdad. Lo mismo que hay problemas de comunicaciones en Andalucía, los hay —hablando por regiones— iguales o más graves en Galicia, en Extremadura, en las provincias insulares, en toda la cornisa Cantábrica, en muchas partes de Castilla. Y descendiendo no a regiones, sino a zonas, yo diría que no hay provincia española, o habrá poquísimas, que no tengan graves problemas de comunicación. Y eso es así. Hay que decirlo primero, y nos corresponde evidentemente a los españoles de esta hora, de este momento, el decirlo, el examinarlo y el tratar de dar soluciones; no soluciones milagrosas, que creo que tampoco las hay, sino soluciones de trabajo, de esfuerzo, de reparto de recursos, de establecimiento de prioridades, de aportación de soluciones.

Las preguntas —para ordenarlo de alguna manera, porque si no nos perderíamos hablando de cada uno de los temas concretos— que me ha planteado se las voy a tratar de contestar ordenadamente. La primera es sobre la política del Ministerio de Transportes y Comunicaciones en relación con las comunicaciones internas de Andalucía. La gran pregunta.

Quiero decirle al señor interpelante una cosa, que no hace falta que insista en ella, porque él lo sabe perfectamente. No voy a hurtar la contestación de nada, pero esta pregunta está dirigida al Ministerio de Transportes y Comunicaciones y las carreteras, como sabe muy bien, no son de la competencia de este Ministerio, lo cual no significa que el Gobierno no tenga que hacer una política coordinada de todas las comunicaciones. Por eso voy a contestar también al tema de las carreteras, pero quizá con menos datos y menos conocimiento que en el tema de transportes ferroviarios, aéreos o marítimos.

En carretera, la situación de la red estatal de Andalucía representa un 15 por ciento de las carreteras del Estado y sirve a cinco áreas metropolitana, a catorce áreas urbanas y a setenta y cinco cabeceras de comarca.

La estructura de la red de carreteras responde, básicamente, a la situación geográfica. Las vías de comunicación principales se desarrollan en sentido Este-Oeste por las correspondientes depresiones. Son, por ejemplo, a lo largo de la costa, la 340 —a que se ha referido—, Cádiz-Málaga-Almería, con su prolongación hasta Murcia. En el valle del Guadalquivir, la nacional IV, entre Bailén y Sevilla, prolongada en el Oeste por Sevilla-Huelva-Ayamonte, de la que después hablaremos. Al Este la 322, que comunica Bailén con Albacete y Valencia. Intermedia entre las dos está la 342, que comunica Jerez con Antequera, Granada y la región murciana, con una importante alternativa que establece la comunicación Sevilla-Antequera. Esto, fundamentalmente, en cuanto a las carreteras transversales y algunas de las verticales.

La comunicación Norte-Sur, además de la función de la intercomunicación andaluza, proporciona la conexión con la Meseta Central y Extremadura. No es que sea radial, sino que por la distribución y composición geográfica de España y la ubicación de Extremadura tiene que tener una lógica conexión con el Norte, aparte de la transversal.

Entre éstas están, en el centro, el itinerario Madrid-Bailén, con prolongación a Granada y Motril; al Oeste, Cáceres-Sevilla-Cádiz, con la comunicación con Badajoz y Huelva, que es la salida al mar de la baja

Extremadura. Estos son los ejes fundamentales de comunicación.

En cuanto a la política del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, aunque sea por referencia, le puedo contestar que se centra en la potenciación de los trayectos Este-Oeste, con el fin de acentuar el carácter interregional de las comunicaciones, a la vez que se mantienen y mejoran los accesos a otras regiones.

Por lo que se refiere a las actuaciones y previsiones, que es probablemente lo que interesa en este momento, en la carretera costera se ha acondicionado el trayecto Cádiz-Málaga y parte del de Málaga a Almería. Está previsto para los próximos años fundamentalmente el aumento de capacidad de los tráficos más conflictivos. La variante de Chiclana y Tarifa, el desdoblamiento de calzadas de Algeciras y San Roque, las rondas de Málaga y Torremolinos, el desdoblamiento de calzadas Málaga-Torre del Mar, la variante de Motril, el nuevo acceso a Almería desde el aeropuerto y la construcción de un tramo entre el lugar que llaman la Venta del Pobre y los Gallardos, para la conexión con Murcia.

En la Nacional IV se prevé como actuación necesaria el reforzamiento del firme, cuya vida útil está cerca de finalizar, es decir, está muy mal; la circunvalación de Córdoba, Andújar y Carmona, y la entrada en servicio de la autovía Sevilla-Huelva.

Se está ejecutando, como seguramente conoce mejor que yo el señor Pérez Ruiz, el acondicionamiento del tramo Huelva-Cartaya, y se prevé —después me referiré a ello— el de Cartaya a Ayamonte. La actuación se va a completar con el puente internacional sobre el Guadiana —al que también me referiré después—, para lo que se está en contacto con organismos y autoridades portuguesas.

En la carretera Jerez-Granada destaca la obra de terminación de la carretera entre Olvera y Campillos, que culminará una primera etapa de actuaciones.

En las comunicaciones Norte-Sur, la actuación más urgente es la multiplicación de calzadas en Despeñaperros. Bailén-Granada por Jaén está casi terminada, y en preparación los proyectos de la provincia de Granada. Se encuentra también muy avanzado el acondicionamiento del tramo entre Mérida y Sevilla. La prolongación Sevilla-Cádiz se encuentra

en buenas condiciones, tanto por la carretera convencional como por la autopista paralela, si bien son necesarias actuaciones de envergadura para resolver los problemas de congestión en la zona de la Bahía Gaditana: Puerto Santa María, Puerto Real y San Fernando.

En la carretera Badajoz-Huelva están preparándose los proyectos de acondicionamiento y, en ciertos casos, nuevos trazados que atraviesan la zona montañosa de la sierra de Aracena y el Andévalo, así como la mejora de la conexión con Portugal por Rosal de la Frontera, que es la comunicación más directa que hay entre Sevilla y Lisboa.

Entre otros itinerarios se está acondicionando el trayecto Córdoba-Lucena, se está estudiando la necesidad de una nueva calzada entre Málaga y Antequera, se ha puesto en servicio un nuevo trazado entre Vélez de Benaudalla y Motril, y se emprenderán las mejoras en las proximidades de Córdoba y de la carretera Córdoba-Badajoz.

Puede señalarse que la inversión prevista en carreteras para el trienio 1980, 1981 y 1982 asciende a 20.246 millones de pesetas, sin incluir la correspondiente al Plan de acción coyuntural especial, lo que supone un incremento del 26,7 por ciento sobre la inversión en el trienio anterior y duplicar la inversión del trienio 1974/1976.

Con todo esto, probablemente quedan muchas cosas por hacer. No quiero decir que con esto se resuelvan, ni mucho menos, todos los problemas, pero es evidente una alta preocupación por las comunicaciones por carretera en Andalucía, con una serie de obras realizándose, en marcha o en proyecto y unas previsiones de inversión que me figuro que el señor Pérez Ruiz desea que se aumenten y yo también. Naturalmente depende de los recursos que tengamos, de los Presupuestos que apruebe esta Cámara y de las naturales necesidades, que se multiplican —como decía en un primer momento— en todas las regiones españolas.

En cuanto a los ferrocarriles, hay bastantes aspectos. En primer lugar, me ha preguntado cuál es la política general del Departamento en cuanto a estas infraestructuras, y, en segundo, si va a procurarse que RENFE potencie las comunicaciones internas de Anda-

lucía, en lugar de pretender la eliminación de algunas líneas.

Ha hecho una serie de afirmaciones y también ha hablado de defectos, que no discuto —en algún caso concreto no puedo afirmar ni negar—, pero quiero decir que el nivel de servicio de los ferrocarriles españoles está muy lejos de la media europea y del que deseáramos que tuviera. También es verdad —no voy a entrar hoy en ello, porque hay convocada, a nuestra iniciativa, una Comisión informativa de Transportes para hablar de los ferrocarriles, el día 24 de este mes, en esta Cámara— que el dinero de los ferrocarriles está muy lejos de lo que las necesidades actuales exigen. Puedo darle los datos de los déficit relativos al año 1978. En Alemania, traduciéndolo a pesetas, son 450.000 millones de déficit de explotación; en Francia, 400.000 millones, y en Italia, 150.000 millones. Nosotros tenemos un déficit de 46.000 millones de las cantidades invertidas. Como estas comparaciones pueden dar lugar a equivocaciones y ser manipuladas, quiero exponer que, por ejemplo, Italia tiene 16.000 kilómetros de red y España 13.500, de manera que la diferencia es muy pequeña y, en cambio, la cantidad que se invierte es aproximadamente tres veces mayor en Italia.

Después de hacer esta aclaración puedo afirmar que ni el Gobierno ni RENFE tienen previsto ni desean el cierre de ninguna de las líneas ferroviarias existentes en Andalucía.

Ha hablado también del Plan General de RENFE, que, efectivamente, está redactado. El Ministerio tiene la intención de que venga en este otoño al Congreso el proyecto de ley aprobatorio del Plan. Realmente, si no hacemos un esfuerzo notable en materia de inversiones en ferrocarriles, nos vamos a encontrar con que cada vez vamos a tener en Andalucía y por doquier peores ferrocarriles. Y en un momento en que la situación, que es progresiva, que arranca de hace mucho tiempo, no de uno o dos años, en que por razones de ahorro energético hay que potenciar el transporte público —por esas y otras muchas razones— y el transporte por ferrocarril, lógicamente deberíamos hacer un esfuerzo todos en ese sentido para potenciarlo.

Quiero decir —y después lo unimos con otra de las cosas que ha preguntado— que el

gasto energético para el transporte de viajero-kilómetro en ferrocarril es doce veces más bajo que en avión. Ello nos debe determinar muchas veces (en un momento en que la política energética debe ser decisiva para tomar medidas económicas) que de las decisiones que tengamos que tomar las tomemos entre todos.

Le estaba diciendo a Su Señoría que en los estudios correspondientes al nuevo Plan de Ferrocarriles —que no es una entelequia, sino que está hecho, está terminado y mi deseo es que este otoño venga a esta Cámara— se prevé que las líneas Córdoba-Sevilla, Huelva y Cádiz, Córdoba-Málaga y Linares-Almería se integren en la red básica o fundamental, lo que supondría un incremento o mejora de las infraestructuras y un aumento de la calidad del transporte ferroviario en tiempo y frecuencias, con los consiguientes efectos beneficiosos para el resto de las líneas existentes en Andalucía.

Se quejaba el señor interpelante de la falta de dobles vías, y tiene razón también. Pero ¿sabe Su Señoría qué tanto por ciento de dobles vías existe en España entera? El 16 por ciento. ¿Y sabe la media de dobles vías en Europa? El 40 por ciento, en números redondos. El Plan General de Ferrocarriles intenta elevar en estos doce años las dobles vías en España al 37 por ciento.

Hablaba Su Señoría de alcanzar los niveles de velocidad europeos, y no sólo referido a Andalucía, sino a muchas otras regiones de España, siendo la media europea de 90 a 100 kilómetros. ¿Sabe Su Señoría que gran parte de los 13.500 kilómetros españoles el trazado es el mismo de hace cien años? No oculto nada diciendo que vamos a hacer todo lo posible, pero no el milagro, por cambiar radicalmente todo el trazado, pero en uno o dos años eso es imposible. De esos 13.500 kilómetros de vía, por las características de nuestro territorio y por la forma en que se hizo el trazado, sólo hay un 22 por ciento de terreno llano, de infraestructura llana; todo lo demás, el 78 por ciento, está en pendiente. ¿Y sabe que tenemos un 15 por ciento de vías con curvas, que no responde absolutamente a un trazado de un ferrocarril moderno, que no permite esas velocidades en absoluto, cualquiera que fuera el material que se empleara

en ellas, y que de todo nuestro trazado el 35 por ciento son curvas?

Esto naturalmente no nos desanima para seguir trabajando, pero sí pone las cosas en su sitio el decir cómo es nuestro territorio, cómo son nuestros ferrocarriles, cómo es nuestra infraestructura y el esfuerzo que todos debemos hacer; porque, insisto, sólo con una clara voluntad de mejorar nuestros ferrocarriles se puede modificar esto en Andalucía y en las demás regiones españolas. Y no se me oculta que el interpelante participa —yo le he oído muchas veces— de ese criterio de solidaridad que pedimos constantemente para toda España.

Pues bien, le voy a dar unos datos del Plan General por lo que respecta a Andalucía. Según las mejoras previstas en el Plan —que, insisto, está hecho—, puede señalarse que los tiempos de viaje de los servicios regionales de viajeros, servicios diurnos, con recorridos entre 50 y 350 kilómetros, entre núcleos de población de las mismas regiones o de las regiones próximas, se trata de reducirlos en un 50 por ciento. Probablemente aun con esta reducción del 50 por ciento —que es el máximo al que podemos aspirar en este plazo— no se alcancen los niveles de los mejores trenes europeos, ni mucho menos. Se trata de que la velocidad no sea inferior a 80 kilómetros-hora. Son posiciones realistas, no se trata en modo alguno de afirmaciones demagógicas, sino de cosas que esperamos tener ocasión de cumplir o que se cumplan. Hay que hablar de cosas que se pueden hacer. Los servicios diurnos de largo recorrido, de más de 350 kilómetros, se pretende que alcancen una velocidad comercial que llegue o se acerque a los 120 kilómetros-hora, con mínimos de 100 kilómetros, de modo que los tiempos de viaje a nivel nacional se reduzcan en un 50 por ciento respecto a los actuales.

En cuanto a inversiones, en el Plan de RENFE al que me estoy refiriendo, se prevén 96.800 millones de pesetas en inversiones directas en Andalucía, a sabiendas de que las inversiones en ferrocarriles muchas veces, aunque no se realicen materialmente sobre el suelo de una provincia, son indispensables para el buen uso de esa provincia, porque la conexión es absoluta; no se pueden conside-

rar compartimentos estancos cada tramo de vía que está en una provincia.

Dentro de este Plan, la realización más destacada que seguramente le interesará conocer, que le voy a citar brevisísimamente —y estoy a su disposición para toda la mayor información que quiera—, es el nuevo acceso en vía doble electrificada de Córdoba a Madrid, con una distancia de 352 kilómetros, de los cuales 119 corresponden al nuevo trazado, al que me parece que se refería Su Señoría, Brazatortas-Córdoba, que supone un acortamiento de 90 kilómetros respecto al trazado actual. Aunque esto no sea interregional, creo que es importantísimo para toda la región, y no sólo para Andalucía, porque lo demás se conecta también con Andalucía, y creo que el interés es absolutamente recíproco. Sólo esta realización representa 44.700 millones de pesetas, de los cuales corresponden a Córdoba 18.700 millones.

Se van a duplicar las vías en los trayectos Córdoba-Lora, Sevilla-Sanlúcar, Sevilla-Utrera, Jerez-Cádiz; se van a mejorar Sanlúcar-Huelva, Utrera-Jerez; se dedicarán casi mil millones a las cercanías de Sevilla, más de 200 millones a las cercanías de Málaga, y en las instalaciones de la llamada Ruta de la Plata, en la parte de Sevilla, con casi 300 millones de inversión. Pretendemos que a la finalización del Plan General de Ferrocarriles se consigan una serie de objetivos, y al hablar de objetivos en doce años hay que tener en cuenta que naturalmente sufrirán cambios, ello es lógico, aunque espero que para mejorar.

Respecto a los servicios diurnos de largo recorrido, se incrementarán los nueve servicios actuales hasta 41, con una reducción del tiempo de hasta el 40 por ciento. Los de largo recorrido nocturno se incrementarían un 78 por ciento, si conseguimos que se apruebe la ley del Plan. En los regionales, el número de trenes aumenta en un 87 por ciento en cercanías, previéndose en el núcleo de Sevilla pasar de 4.000 viajeros-día a 19.000. Todo el material lógicamente tiene que ser climatizado y renovado. En mercancías se reducirán los plazos de transporte a la mitad, se utilizará la fórmula de plazo garantizado y se crearán quince nuevas terminales de mercancías.

A título de ejemplo, la relación Madrid-Se-

villa podría reducirse a cuatro horas, cuando actualmente es de seis horas diez minutos; Sevilla-Granada tres horas quince minutos, en vez de las cuatro horas once minutos actuales, o Granada-Almería dos horas y media, con dos servicios diarios en cada sentido, cuando actualmente es de tres horas cuarenta y ocho minutos. Estos son puros ejemplos, tal vez más reveladores que dar datos y datos. Tomo nota del horario del Talgo de Almería para tenerlo en cuenta. Lo que no puedo es contestarle sobre la marcha.

Le rogaría al señor Pérez Ruiz que nunca hablara de «tomadura de pelo»; nunca. No creo que en la intención de nadie esté «tomar el pelo» a nadie, y menos a ningún sector del pueblo ni a ningún español de ningún sitio.

Sobre aviación civil, me pregunta si son ciertas las noticias sobre una reestructuración de aeropuertos nacionales. Es cierto que estamos estudiando los aeropuertos nacionales. España tiene tres veces más aeropuertos que Alemania. Tenemos treinta y tres aeropuertos en funcionamiento, lo cual desde cualquier idea de aprovechamiento no parece razonable, pero eso no significa que esté prevista de ninguna manera —y quiero afirmar que es falsa, para dejarlo bien claro— la idea de cerrar Jerez, Granada o Córdoba. Eso es un rumor falso; no está previsto de ninguna de las maneras. Ello no significa que en esta y otras regiones no tengamos que ir pensando y trabajando en una potenciación de aeropuertos regionales y en una mejora de las redes interiores de comunicación, porque, sin querer extenderme, debo decirle que el transporte aéreo de personas o de mercancías para distancias inferiores a 200 ó 300 kilómetros, desde el punto de vista energético, no tiene mucho sentido y, en ciertos aspectos, podemos decir que es un lujo la utilización de grandes aviones para esos trayectos, y no sólo un lujo, sino que, a veces, podría considerarse con un calificativo todavía más riguroso.

Nosotros estamos estudiando la mejor utilización de los aeropuertos españoles, la mejor utilización de nuestra red aérea, de acuerdo con lo que se dijo en el Libro Blanco, pero eso no significa —insisto en ello, para que quede bien claro— medidas de cierre de ninguno de estos tres aeropuertos. No sólo no está previsto el cierre, sino que en estos aero-

puertos concretamente existen planes de mejora.

Seguramente el señor Pérez Ruiz y muchas personas más, querrían que todavía fueran mayores los planes de inversión, pero, como la pregunta no es ésta, le voy a decir, por ejemplo, que en Jerez se está estudiando la realización de una nueva terminal, nueva pista de rodadura y nuevos accesos. No tenemos todavía crédito presupuestario, por lo que está en estudio tan sólo. En Córdoba sí hay una inversión solicitada por este Ministerio, para el presente ejercicio, por un valor de 490 millones de pesetas, para el aeropuerto, y en Granada la solicitud de inversión asciende a un montante de 125 millones de pesetas.

En lo de la tomadura de pelo creo que Su Señoría hacía referencia a unos anuncios de unas líneas. Lo único que le puedo decir es que el tercer nivel, lo que se llama tercer nivel, los vuelos interregionales, no parece que tenga en la situación actual mucho sentido que se desarrollen por compañías nacionales o por la compañía de bandera del país. En casi todos los países, este tipo de vuelos, cuando existe demanda que justifique su implantación, se satisface por otra vía, con otro tipo de aviones más pequeños y con unas instalaciones diferentes. Concretamente cualquier iniciativa de este tipo se verá siempre con buenos ojos en cuanto mejore las comunicaciones. Pero me parece que Su Señoría quería saber la posición, y la posición es que nuestra situación actual no es como para que se instalen desde una empresa pública estos servicios de tercer nivel, porque, como decía al principio, las necesidades del transporte en general y las prioridades de los recursos que tenemos o que existen no dan probablemente para hacer este tipo de operaciones desde la Administración del Estado. Esto no significa que por parte de la Subsecretaría no se trabaje para facilitar las redes de transporte aéreo regional insuficiente. Hay regiones que tienen todavía muchos más problemas, y las provincias insulares son un clarísimo ejemplo, porque no hay métodos sustitutivos de comunicación.

Me ha preguntado también Su Señoría si se piensa volver a poner en funcionamiento la

línea Málaga-Vélez Málaga. Este ferrocarril era de vía estrecha, no de RENFE, en ningún caso. Nunca fue explotado por RENFE. El año 1961, hace diecinueve años, se levantó dicho ferrocarril y se aprovechó la explanación, en parte, para utilizarla como carretera y tendido de tuberías de la Confederación Hidrográfica. RENFE, por iniciativa propia, ha encargado, dentro del ámbito del estudio que se está realizando sobre rentabilidad y reconstrucción con el ancho de RENFE, que es absolutamente distinto, de este ferrocarril, junto con otros tramos también en estudio. Dicho estudio estará ultimado probablemente a finales de octubre, y supondría realizarlo, por los datos que tenemos, unos 6.000 millones de pesetas. El plan General de Ferrocarriles no ha considerado el restablecimiento de esta línea.

Me ha preguntado también por el ferrocarril Huelva-Ayamonte. Por parte de RENFE se solicitó, de acuerdo con unos informes del Banco Mundial, que me parece que conocerá el señor Pérez Ruiz, el cierre del tráfico de mercancías de la línea Gibralfón-Ayamonte. El año 1969, hace once años, se acordó el cierre, que fue llevado a la práctica por RENFE a partir de mayo de 1970, y se garantizó con servicios de carretera el tráfico de mercancías, que era poco. Se mandó que se realizara un nuevo estudio en el plazo de tres años, el cual fue terminado en 1976. El Consejo de Administración, en 1978, tomó el acuerdo de solicitar del Gobierno el cierre total del tráfico de viajeros y mercancías de la línea. No se ha recibido contestación. Un nuevo estudio realizado, que se ha terminado en enero de 1980, ratifica en todas sus partes el anterior en el sentido de la conveniencia del cierre total de la línea, desde el punto de vista de la empresa. Sin embargo, a pesar de todo esto, y teniendo en cuenta, indudablemente, no la rentabilidad económica, sino la rentabilidad social, no se ha cerrado esa línea todavía y en el Plan General hay previstas actuaciones de mantenimiento de la misma que permitirá establecer cuatro relaciones ferroviarias por sentido y día —hoy existen tres—, caso de que la demanda lo exija y con vistas al futuro en que la conexión Ayamonte-Villarreal de San Antonio se establezca mediante un puente internacional.

Del puente también volveremos a hablar porque hay otra pregunta sobre la carretera.

El puente internacional que se está proyectando para la carretera, no es posible incluirlo —según los estudios—, en la misma línea ferroviaria, ya que ese puente se hace a una cota elevada, por la que debe atravesarse la ría por las necesidades de la navegación, como es natural, supone un fuerte desnivel que si puede salvarse, por lo visto, para los accesos de carretera, pero no es factible hacerlo para las líneas ferroviarias. De modo que la contestación es ésta.

En cuanto al tema de la carretera de Sevilla a Ayamonte me ha preguntado la opinión del Gobierno, y le voy a dar mi opinión personal porque es un tema de Obras Públicas y Carreteras de la Costa.

Yo creo que el interpelante conoce mejor que yo esas comunicaciones por multitud de razones, pero mi opinión personal ya la tiene. En cuanto al tema de la carretera sobre la que me pregunta, me figuro que, como andaluz, la conoce también mucho mejor que yo, pero parece ser que en este momento, entre Sevilla y Sanlúcar la Mayor, está ya en servicio con dos calzadas. Ha sido recientemente construida, de modo que no existe abandono ni despreocupación y entre Sanlúcar la Mayor y la circunvalación de Huelva, están en ejecución las obras de construcción de una autovía de trazado totalmente nuevo. Me figuro que no es una autopista, pero debe ser una autovía moderna susceptible de ser desdoblada cuando el tráfico lo demande, constituyendo así la prolongación del actual tramo de autopista.

El único tramo sobre el que se está actuando sobre la carretera actual (no sobre una renovada), es el tramo Huelva-Ayamonte en el que parece ser que, según los estudios, ni las necesidades del tráfico, ni la longitud del recorrido justifican, por el momento, una actuación de mayor envergadura. Seguramente el señor interpelante conoce otras autopistas andaluzas —no están muy lejos—, que se anticiparon mucho a las necesidades y basta recorrerlas para darse cuenta de que se ha hecho un gran esfuerzo en infraestructura que, de momento, no ha tenido utilización práctica y, habida cuenta las muchas necesidades de otras zonas de Andalucía, 16-

gicamente, una buena administración debe exigir una utilización adecuada de esos recursos.

Se está realizando —me parece que él mismo lo ha dicho—, una obra entre Huelva y Cartaya que supone la inversión de 200 millones de pesetas. El tramo siguiente Cartaya-Ayamonte supera lo previsto, 300 millones de pesetas, lo que da idea de que también esa carretera va a mejorar. Insisto en ello, insistiría tantas veces cuantas hiciera falta, aunque no tantas como deseamos el señor interpelante y yo mismo.

Hay otro tema que en el orden de preguntas estaban al final, pero que he contestado antes, que se refería a una línea aérea que una todas las capitales andaluzas. Creo que he dicho antes que nuestra colaboración y deseo es que se mejoren las comunicaciones, pero hay iniciativas que no deben tomarse desde el Estado, sino colaborar a ellas porque existen otras necesidades que son preferentes y hacia referencia también, en el momento actual de crisis energética, al muy superior gasto de combustible que supone el transporte aéreo respecto al terrestre, sobre todo en pequeñas distancias.

Creía que el señor interpelante se había olvidado que Andalucía tiene una amplia zona de costa; después se ha dado cuenta de que hay comunicaciones marítimas. Sobre ellas también quiero informarle.

Las comunicaciones marítimas en Andalucía están cubiertas, básicamente, en cuanto a tráfico de viajeros, por la Transmediterránea, en la que, como usted sabe, el Estado tiene el 96 por ciento de participación en su capital social, y existe también otra naviera, ISNASA, que cubre la línea Algeciras-Ceuta.

Por lo que a la Compañía Transmediterránea respecta, se prestan en este momento los siguientes servicios: línea Algeciras-Ceuta, a la que están destinados los transbordadores «Ciudad de Tarifa», «Virgen de Africa» y «Victoria». Efectúan dieciocho servicios diarios, nueve de cada puerto, con una oferta de transporte diario de 15.096 pasajeros y 1.680 vehículos, y le puedo decir de memoria que el nivel de ocupación, me parece recordar, no alcanza más allá del 50 por ciento, naturalmente de media.

La línea Málaga-Melilla se cubre con el bu-

que «Antonio Lázaro», con una salida diaria y oferta de 1.200 pasajeros y 120 vehículos por día.

En la línea Almería-Melilla presta servicio el buque «Vicente Puchol», con seis expediciones semanales —doce servicios, por tanto—, con una oferta de transporte de 7.200 pasajeros y 720 vehículos por semana.

La línea Ceuta-Melilla se cubre con el «Santa María de las Nieves», con una oferta más pequeña, 295 pasajeros y diez vehículos. Después, para facilitar el tráfico de mercancías entre Andalucía Oriental y Melilla, se ha puesto en servicio un buque de carga, el «Ribanalón», que cubre la ruta Málaga-Melilla-Almería, con tres expediciones semanales.

Con datos del año 1979, que son los que lógicamente en este momento podemos manejar, la Transmediterránea transportó 1.714.629 pasajeros y 180.044 vehículos, lo cual supone el 46 por ciento de pasajeros y el 26 por ciento de mercancías de todo el transporte de dicha compañía.

Desde el punto de vista marítimo, no creo que se pueda hablar de discriminación para Andalucía, lo cual no significa, naturalmente, que no existan también mayores demandas y de mejor calidad de servicio. Lo que ocurre es que, por ejemplo, en la línea Ceuta-Algeciras se han hecho recientemente unas peticiones de buques de tipo hidroala, pero la legislación que tenemos, al no ser buques de construcción española, no permite la instalación, para tráfico de cabotaje, de este tipo de barcos mientras que, por ejemplo, en Canarias, sí se ha podido hacer un ensayo como consecuencia de la legislación especial de las islas y sería deseo de este Ministerio que en la zona del Estrecho de Gibraltar y en las otras provincias insulares pudiéramos llegar a una situación semejante, cuando sea aconsejable prestar servicios también con este tipo de barcos.

Hay más —y me temo que estoy resultando quizá pesado, llevado de mi deseo de informar en todo lo posible al interpelante—; hay otro tema que es muy importante para Andalucía, que son todas las comunicaciones marítimas que discurren por su zona, aunque no sean estrictamente de comunicación entre

ciudades andaluzas. Como eso también repercute, le voy a dar unos cuantos datos.

El tráfico por el Estrecho y por esa zona es numerosísimo. Hay aproximadamente 350 buques diarios y, como consecuencia de los estudios que se han hecho de tráfico marítimo y siguiendo las recomendaciones internacionales, se dispusieron en su día canales o sistemas de navegación para ordenar el tráfico por esta zona. Puedo decir en este momento —y creo que es la primera vez que se anuncia—, que existe ya un estudio para poner una torre de control de tráfico, dotada de los más modernos medios de telemetría, situada en el punto más septentrional de la zona, en Punta Carnero. Esta torre, en la que se van a invertir 250 millones de pesetas y cuyas obras esperamos comenzar este mismo año, será nuestra primera aportación a un verdadero control del tráfico marítimo internacional sobre una zona congestionada.

Hay un alto porcentaje de movimiento comercial y pesquero a través de los puertos andaluces, y si me lo permite le voy a dar unos datos para ampliar la información, ya que se refieren también a las comunicaciones.

En Almería, que es el principal puerto de exportación de mineral de hierro de esta zona, durante el año 1979 entraron cuatro millones de toneladas de registro bruto en su puerto. Málaga, en el mismo año, doce millones de toneladas, y entre estos puertos existe una línea de pasaje y carga, como me he referido, con el vecino puerto de Melilla. Algeciras, además de puerto pesquero, en el tráfico mercante ocupa una situación especial, privilegiada, preferente; mantiene dentro de su bahía la refinería, que es capaz de descargar crudos de petroleros de 300.000 toneladas. Tiene una terminal de contenedores y han pasado cerca de treinta millones de toneladas de registro bruto. Ya me he referido a los servicios de pasajeros con Ceuta y Tánger. Tanto en Algeciras como en Ceuta están avanzando los estudios para dotar las terminales marítimas, con una infraestructura apropiada para el tránsito de los buques que llaman «rolon/rolof» y desde el puerto de Algeciras existe una línea, para el servicio de pasajeros con Tánger, que en este momento tiene tres buques españoles diarios, aparte

de los buques marroquíes, porque es un convenio 50 a 50.

En Sevilla, en el año 1979, han pasado por su puerto cuatro millones de toneladas de registro bruto, y, dada la importancia agrícola y ganadera de la zona y la influencia del puerto de Sevilla, lo más importante ha sido la carga de arroces y las descargas de habas, soja, maíz y plátano. Las ampliaciones previstas en los muelles de servicio permitirán el uso de transbordadores de viajeros y buques mixtos.

El puerto de Cádiz tuvo trece millones de toneladas de registro bruto en el año 1979, es el punto principal de las líneas regulares exteriores con el Atlántico Norte y con el Caribe y, además, en este momento, la cabeza del puente marítimo con las Islas Canarias, porque por una estructura que se hizo del tráfico marítimo entre la Península y Canarias, Cádiz se ha convertido en el puerto básico para ese tráfico y se ha incorporado al mismo una serie de buques de porte moderno que proporcionan una media de cinco salidas semanales en ambos sentidos, lo cual repercute también en la comunicación de la Península, y Andalucía especialmente, con Canarias. Hay una serie de datos más sobre el tráfico marítimo de los que creo debo prescindir.

Yo sé que los naturales deseos del interpelante —y los míos—, de mejora de las comunicaciones se van a mantener, pero tenga la seguridad de que no existe despreocupación ni discriminación, sino una preocupación mantenida que viene de meses y de años atrás para que, efectivamente, esa situación insuficiente de las comunicaciones interiores de Andalucía, y de Andalucía con otras regiones, como las de otras regiones entre sí, vayamos —insisto otra vez— entre todos y con la colaboración de todos, tratándolas de resolver, dotando a la Administración de medios para poder hacer frente a las muchísimas necesidades y a los indudables retrasos que en este punto se puede decir que existen en casi todos los tráficos, en casi todos los modos de transporte por tierra —carretera y ferrocarril—, por mar y por aire.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): ¿Desea el señor Pérez Ruiz usar del segundo turno? (Pausa.)

Tiene la palabra el señor Pérez Ruiz para mostrarse satisfecho o no con la contestación dada por el señor Ministro.

El señor PEREZ RUIZ: Señor Presidente, brevisimamente para, en primer lugar, agradecer al señor Ministro la información exhaustiva que ha aportado sobre todos los temas, incluso sobre los que no son estrictamente de su Departamento, porque la interpelación iba dirigida al Gobierno y no podíamos hacer distinción entre el Ministerio de Obras Públicas y el Ministerio de Transportes. Evidentemente, el señor Ministro ha tenido que estar un poco forzado en las materias no específicas del Ministerio de Transportes, pero de todas maneras agradecemos los datos que ha facilitado que han sido incluso más de los que inicialmente temíamos que nos iban a dar.

Lo que sí quiero resaltar es la insatisfacción que me produce el hecho de que, por encima de toda la buena voluntad que indudablemente se trasluce de los datos y comunicación de los Ministerios, existe una filosofía, y es una filosofía política distinta indudablemente de la filosofía política que nosotros mantenemos. Se ha hablado insistentemente de que hay un mal de muchos, de que hay una penuria general, de que los recursos son escasos y de que también es necesario tener en cuenta la demanda.

Se ha hablado de la demanda en multitud de ocasiones. Nosotros consideramos que la situación actual de Andalucía, lo mismo que la de Galicia, Extremadura y otros territorios también deprimidos de España, son consecuencia de un desarrollo capitalista dependiente; es decir, del capitalismo dependiente, el cual no se entra a corregir a fondo y nos tememos que con la buena voluntad, el esfuerzo y con el recurso al esfuerzo y a la petición de ayuda general, no vamos a corregir. Creo que en este sentido debo mostrar la insatisfacción. No es la demanda el factor que debe resolver la discriminación que existe.

El señor Ministro me ha dado datos de España, pero no me ha dado datos comparativos de Andalucía con respecto a España. Dice,

por ejemplo, que las carreteras son el 15 por ciento (hablaba del área del Estado) exclusivamente como dato andaluz. Sin embargo, ni la población ni el territorio de España son el 15 por ciento; es decir, que en el único dato comparativo que ha dado de Andalucía se denota una diferencia.

Yo sí quiero aportar al señor Ministro como información, que probablemente él no tenga (estas informaciones no alcanzan a los Ministerios, porque es natural que no alcancen) que en cuanto a la tranquilidad que muestra sobre la suficiencia de comunicaciones marítimas entre Algeciras y Ceuta, hay que destacar que eso no es así en determinadas ocasiones o épocas del año.

Yo le puedo poner ejemplos concretos de que este verano incluso se ha producido una circunstancia que podía haber sido trágica para el país, por una acumulación de pasajeros en el puerto de Algeciras, el cual se encontraba —y algunos señores Diputados que han pasado por allí lo habrán podido comprobar— más como una granja de puercos que como un puerto decente. Resulta que el capitán de un barco se atrevió a salir con un número de pasajeros que doblaba la capacidad del barco, con una tempestad que podía haber acabado con la vida de todos los pasajeros o de gran parte de ellos, hasta el punto de que parte de la tripulación se quedó en puerto y cuando el capitán llegó a tierra fue felicitado desde Madrid.

Señores, esto no es capacidad de tráfico, esto es una absoluta penuria de medios, poniendo en juego la vida de las personas. Vamos a ser un poco más ágiles y vamos a reconocer las deficiencias profundas de las comunicaciones. Hagamos el esfuerzo todos y pongamos, por supuesto, de nuestra parte. Yo le prometo al señor Ministro que aportaré todos los datos comparativos que tenemos en nuestro servicio de estudios sobre la situación de las comunicaciones andaluzas, porque me da la impresión de que en los Ministerios conocen datos de toda España, pero no los datos regionalizados.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Tiene la palabra el señor Ministro de Transportes y Comunicaciones.

El señor MINISTRO DE TRANSPORTES Y COMUNICACIONES (Alvarez Alvarez): Quiero decirle dos o tres cosas nada más.

Primero, prescindiendo de un incidente que relata en el servicio Ceuta-Algeciras, puede que determinados días a determinadas horas haya habido más demanda que oferta, es perfectamente posible, pero insisto que el servicio de esta línea cubre, en cuanto a oferta de plazas, muy cumplidamente las necesidades. A lo mejor se refiere a unos días que lo que se planteó no fue un problema en el servicio Ceuta-Algeciras, sino en la ruta Algeciras-Tánger, y por eso el puerto estaba como dice que estaba, debido a que las autoridades marroquíes devolvieron un barco nuestro, que había hecho el viaje a Algeciras, porque no estaba en el convenio que fueran tres barcos españoles y sólo dos marroquíes, en un convenio 50/50. Entonces conseguimos —y esto fue en los últimos días de agosto—, que se modificara y se aceptara la presencia de tres barcos españoles, que están yendo en este momento. Puede que en aquellos días se produjera una aglomeración en el puerto pero no como consecuencia, probablemente, de viajeros españoles.

Después está el tema que él ha llamado de la demanda. Yo he empleado la palabra «demanda», pero ella no es el factor determinante ni una posición capitalista; cada cual, a lo mejor, mantiene o se cree en la obligación de mantener unas posiciones dogmáticas en todos los casos. Ese no es mi caso, desde luego.

Quiero decirle que la demanda de las necesidades es uno de los datos a tener en cuenta, y que, precisamente, esa demanda se satisface no por razones económicas sino por razones de utilidad social. En la utilización de los recursos, que son limitados, hay que tener en cuenta no el beneficio —en estos casos fundamentalmente no se tiene en cuenta el beneficio—, pero sí las posibilidades de prestar más servicio, de dar más cumplimiento a necesidades, de proporcionar mayor utilidad social y, lógicamente, sin excluir que, donde la demanda es pequeña, hay que utilizar las cosas que se tienen para responder a otras demandas, y no en el sentido capitalista de demanda y oferta con valor económico sino, precisamente, demanda de servicios.

Quiero decirle que, naturalmente, rechazo de nuevo la idea de discriminación; admito la de insuficiencia, la he admitido en las primeras palabras, pero no con sentido discriminatorio.

Los transportes públicos tienen en cuenta, en todos los sitios del mundo, sin excepción alguna, la distribución de la población. Creo que hay que hacer un esfuerzo muy grande por el transporte rural y vamos a hacerlo, habiéndose convocado ya, para los días 9 y 10 de octubre, un simposio internacional en Santiago para estudiar el transporte rural. Este es otro tema, el del transporte rural español, que aquí no se ha tratado, pero que es muy importante también. Evidentemente, una cosa es la insuficiencia y otra la discriminación. Insisto en rechazar toda idea de discriminación y agradezco sus reconocimientos y sus palabras de colaboración.

— SOBRE EL FERROCARRIL DE CANFRANC (DEL SEÑOR ALIERTA IZUEL).

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): Interpelación del Diputado señor Alierta sobre el ferrocarril de Canfranc, publicada en el «Boletín Oficial de las Cortes» número 306-I, de 28 de febrero de 1980.

Tiene la palabra, para su formulación, el señor Alierta.

El señor ALIERTA IZUEL: Señor Presidente, señor Ministro de Transportes y Comunicaciones, la interpelación que hoy vengo a presentar fue publicada el pasado 28 de febrero. Tiene por motivación la situación del llamado ferrocarril de Canfranc.

No me voy a extender sobre este ferrocarril, pero quiero decirles básicamente que existe una línea de acceso hasta la frontera francesa, desde Zaragoza, que termina en la ciudad de Canfranc, de donde recibe el nombre; atraviesa la parte alta de los Pirineos, mediante el túnel de Somport, y desciende, por la parte francesa, hasta enlazar con la red principal en la ciudad de Pau.

Pues bien, en marzo de 1970, es decir, han pasado ya diez años, un puente metálico normal de los muchos que existen en esta línea,

tuvo un desperfecto que desde entonces no ha sido corregido y, como consecuencia de esta avería del famoso puente de L'Estanguet, el tráfico por esta línea internacional se ha interrumpido y no se ha reanudado en ninguna circunstancia.

Esto significa un grave incumplimiento de un convenio internacional firmado por España y Francia, en 1928, para atender al funcionamiento de este ferrocarril.

Se han realizado numerosas negociaciones por diferentes organismos: Cámaras de Comercio, Diputación General de Aragón. Se han celebrado reuniones de personas interesadas de las zonas españolas —aragoneses y de otras regiones que también tienen interés en el establecimiento de esta línea—, con personalidades francesas representantes de sectores económicos del sur de Francia, de las zonas de Pau, de Toulouse y de otras que tienen interés, pero sin resultado.

No voy a extenderme excesivamente en decir cuál es el calendario de estas negociaciones que han sido continuadas, aunque sin el resultado apetecido, que es el restablecimiento de la línea.

El hecho concreto de presentar la interpelación fue la aparición de unas noticias que se divulgaron en la prensa española, en los periódicos «Cinco Días», «El País» y otros, en el pasado mes de febrero, recogiendo el endurecimiento de la actitud por parte de las autoridades francesas.

Estas noticias nos impulsaron al Diputado que les habla, conjuntamente con el Diputado de Huesca —provincia también muy interesada en el restablecimiento de esta línea férrea y de estas comunicaciones— don León José Buil, a presentar esta interpelación al Gobierno, dadas las esperanzas que la reapertura de este ferrocarril despierta, no sólo en Aragón —insisto—, sino también en otras regiones españolas.

De allí que una de las preguntas, obligada pregunta, que aparece en el texto de la interpelación sea sobre cuál es el estado actual de las negociaciones con las autoridades francesas y la actitud de éstas. No sin pasar por alto que en conversaciones mantenidas con los amigos Bearnese y de Pau en la parte sur de Francia, éstos nos hayan insinuado en numerosas ocasiones que una mayor presión

diplomática por parte del Gobierno español sobre el Gobierno francés podría tener efectos beneficiosos en esta reapertura, puesto que ellos aducen algunas circunstancias como que el Gobierno francés deja pasar un poco sus obligaciones internacionales viendo que la presión que ejercen las autoridades españolas no es lo suficientemente fuerte, como sería de desear, para que esta línea se restableciera, obligándoles a cumplir los compromisos internacionales que en su día suscribieron.

Las razones que alegan los ferrocarriles franceses —por supuesto respaldadas por las autoridades francesas—, son razones de tipo económico, basándose en el déficit que esta línea genera en su explotación.

Pero hablando de razones económicas, nosotros queremos insistir desde aquí en el hecho de que desde 1970, hace diez años, en que el puente de L'Estanguet sufrió esta avería, con lo cual se interrumpió el tráfico, la realidad económica se ha modificado y ha avanzado profundamente. Han aparecido nuevos elementos, que están recogidos en las diferentes preguntas de que consta la interpelación, y que hay que tener en cuenta para situar cuál va a ser el nuevo marco de explotación de este ferrocarril.

En primer lugar, como consecuencia del desarrollo económico las exportaciones de productos industriales que, desde Aragón, se han venido realizando con destino a Europa, han aumentado considerablemente durante estos diez años, con lo cual este es un tema que hay que considerar en cuanto al posible tráfico que genere y las posibilidades de las comunicaciones.

Igualmente, en el aspecto agrario el tráfico de productos agrícolas generados en el Valle del Ebro con destino a Europa se ha incrementado notablemente por múltiples razones, por el incremento que estos intercambios comerciales han tenido en los últimos diez años y por la complementariedad que, desde el punto de vista económico y de producciones tienen las dos vertientes de los Pirineos, la vertiente española y la francesa, que muestran características complementarias.

Adicionalmente se está propiciando recientemente la instalación de nuevas industrias,

concretamente la empresa General Motors, dedicada a la fabricación de vehículos en las proximidades de Zaragoza, cuya finalidad es, fundamentalmente, la exportación de automóviles con destino a Europa. Pues bien, las exportaciones de esta empresa, que suponen muchos miles de unidades, van a realizarse por ferrocarril, con posibilidades de generar tráfico cara al futuro en la utilización de esta vía de intercomunicación internacional.

Pero no sólo es esto; recientemente otra empresa, Motor Ibérica, ha anunciado que tiene proyectos para el establecimiento en Ejea de los Caballeros de una fábrica dedicada a vehículos comerciales y todo terreno también destinados en su mayor parte a la exportación al mercado europeo. Estas exportaciones, que también se realizarán por ferrocarril, modifican la potencialidad del tráfico que se puede generar, y que esta línea puede absorber.

Por último, un tema también importante es que a escasos metros del ferrocarril (el ferrocarril pasa por encima), en las proximidades de Sabiñánigo, últimamente han aparecido yacimientos de gas, yacimientos que además mantienen la promesa de ser mucho más importantes que lo que se ha comprobado hasta ahora. Estos yacimientos de gas, en primer lugar, con todas las instalaciones que llevan aparejadas, es de esperar que generen un tráfico de por sí, pero, al mismo tiempo, generarán una gran industrialización de la zona y esto, evidentemente, hace necesario que tengamos que replantearnos todo el esquema de transporte básico que afecta a la zona.

Si, además, tenemos en cuenta, aparte de estos datos económicos que se aportan, que existe una costosa infraestructura ya realizada, con unas obras amplias y muy costosas de ingeniería civil, el túnel de Somport, de bastantes kilómetros de longitud, uno de los más importantes de Europa que ya está realizado; si tenemos en cuenta que existe una estación en Canfranc que es una de las más grandes de Europa en cuanto a edificio, con una gran capacidad para absorber toda clase de servicios y para atender las necesidades de ese tráfico creciente, es difícil comprender la no reapertura de este ferrocarril, sobre todo si consideramos que nuestro país tiene con Europa únicamente dos vías férreas que permiten su unión con las redes europeas en los

de Investigación de los órganos del Poder Judicial, sobre todo de aquellos funcionarios del Ministerio que tienen la responsabilidad del nombramiento de una serie de órganos judiciales que no cumplen con su obligación.

Por otro lado, también tenemos presentada una interpelación, que consideramos muy seria, sobre el nombramiento de un funcionario público que fue procesado en la época franquista, precisamente por el delito de asesinato de un detenido, y que últimamente, con gran asombro de este Diputado, ha sido ascendido por el actual Ministro del Interior a un cargo de la Inspección de Guardia, encargado de velar por los derechos de los detenidos.

En fin, desgraciadamente, esta interpelación va a llegar al conocimiento de Sus Señorías dentro de un año y sólo quería anticiparla, porque creo que está trágicamente relacionada con esta situación que hoy, aquí, nos ha llevado a esta penosísima reunión asamblearia, para tratar de averiguar algo sobre la muerte en incidente, como ha dicho el propio señor Ministro, de España Vivas.

En definitiva, no quiero continuar porque entonces me extendería demasiado sobre cosas que, desgraciadamente, pesan en la conciencia de todos y cada uno de los aquí reunidos.

El señor VICEPRESIDENTE (Fraile Poujade): El señor Ministro del Interior tiene la palabra.

El señor MINISTRO DEL INTERIOR (Rosón Pérez): Simplemente para insistir en que se trata: primero, de la inexistencia de denuncias; segundo, de un proceso interno dentro del Ministerio, por razones de carácter disciplinario entre una autoridad gubernativa y un funcionario o funcionarios del Cuerpo Superior de Policía; que no existe ni ha existido nunca nada relacionado con ningún tema, ni de tráfico, ni de consumo de drogas. Esto es lo que digo y éstos son los hechos de los que hay constancia en el Ministerio. Por consiguiente, no es procedente continuar basando una argumentación en un hecho que no existe, que es una denuncia. *(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)*

MOCIONES CONSECUENCIA DE INTERPELACIONES:

— SOBRE REGULACION DE LA CAMPAÑA OLIVARERA 1979-80 (DEL DIPUTADO SEÑOR FRAGA IRIBARNE).

El señor PRESIDENTE: Moción como consecuencia de interpelación sobre regulación de la campaña olivarera 1979-80, del Diputado don Manuel Fraga Iribarne.

Tiene la palabra el señor Fraga.

El señor FRAGA IRIBARNE: Señor Presidente y —si me permite por una vez salirme del protocolo— muy distinguido Diputado por Jaén, el plateado Jaén de los olivares; señoras y señores Diputados, quisiera yo, en respeto al tiempo de la Cámara, ciertamente el retraso de hoy todavía con asuntos importantes que tratar, no ceder a ninguna tentación de las mil que pudieran venirme de erudición histórica, porque desde el Antiguo Testamento, a los poetas hispanoárabes, hasta don Manuel Machado, podría encontrar numerosas referencias a lo que ha sido el olivo y olivar para esta tierra. Pero creo que recordando, como todos recordamos, que España tiene, entre otros privilegios, el poseer el olivar mayor del mundo en cantidad y en calidad y que esta riqueza, esta belleza está en este momento en grave peligro de desaparición, en seria crisis, que el cultivo ha retrocedido en muchas zonas, prácticamente está desapareciendo en Sevilla, que prácticamente quedan sólo los árboles, pero no la explotación en muchas partes de los montes de Toledo y que, en definitiva, estamos hablando, además, y ésta es una palabra muy seria en estos tiempos, de un cultivo social por excelencia, de aquellos que crean un mayor número de puestos de trabajo, quiero ir directamente a la cuestión y, en definitiva, respondiendo a este deseo de brevedad, traer la propuesta de mi Grupo Parlamentario en relación con la regulación de la campaña olivarera basada, y triste es decirlo que después de tantos meses ha sido imposible traer la moción cuando está aquella a punto de terminar, para ver si por lo menos en relación con la próxima nuestras palabras tienen algún efecto.

Como recordarán Sus Señorías, el pasado 10 de abril expusimos, ante esta Cámara, una interpelación al Gobierno relativa a dicha regulación en la que exponíamos la difícil situación del sector olivarero y la frustración que había supuesto la fijación del precio mínimo y, sobre todo, el montante de la exigua subvención que igualmente se establecía.

No creo que deba ahora repetir el largo rosario de cifras y cuadros estadísticos demostrativos de la creciente ruina del olivar, que tanto el señor Aguilar Moreno, del Grupo Parlamentario Andaluz, que también coincidía con el objetivo de nuestra interpelación, y nosotros, ofrecimos en defensa de nuestros argumentos, que ahí están en el «Diario de Sesiones», donde igualmente figuran las palabras del señor Ministro de Agricultura dando la réplica del Gobierno, en las cuales, no atendiendo a la concreta petición de nuestra intervención, no se pudo ofrecer, pienso yo, ningún estudio técnico que demostrara que con el montante del nuevo precio mínimo fijado, 116 pesetas, más la subvención de 7 pesetas, se garantizaba a los agricultores una mínima rentabilidad de sus explotaciones.

Igualmente pienso que quedó manifiestamente sin responder la expresa tercera pregunta de nuestra interpelación, cuando nos referíamos a cuál había sido en el último quinquenio, año a año y producto a producto, la cuantía de las subvenciones que habían recibido las grasas vegetales extranjeras importadas para su consumo en España.

Ello tenía, claro es, su importancia, como inmediatamente se comprobará, ya que el representante de la Administración basó su intervención en un punto muy concreto, que el consumo de aceite de oliva por habitante había caído en los últimos años en España, y ello había provocado la existencia en manos de la Administración de un stock que cifraba en el orden de las 235.000 toneladas métricas y que, en función de ello, los precios han de tener presente esta tendencia y crecer de una forma moderada. Lo que no se ha dicho es justamente lo que se va a hacer —porque es lo que hay que hacer— con esas casi 250.000 toneladas, que ya serán 400.000. Eso es justamente lo que tenía que haberse nos dicho, y no dejar que siga gravitando,

sin más, sobre un tema que tiene tantas implicaciones.

Y esto, señoras y señores Diputados, es un planteamiento equívoco, ya que silencia hasta qué punto hemos estado provocando una competencia desleal, con nuestro propio dinero, de grasas extranjeras, preferentemente soja y girasol, las cuales abaratábamos con el montante de nuestras generosas subvenciones, convirtiéndolas en competidoras directas de nuestro aceite de oliva, disminuyendo y retrayendo su consumo, sin que, por otra parte, adecuadas campañas publicitarias y otras acciones de la Administración compensaran esta situación.

Por ello tenemos sumo interés en conocer, repito, la cuantía de estas subvenciones, y desde ella poder valorar el esfuerzo de la Administración para esta campaña olivarera, ya que, como se recordará, no pasará de 2.400 millones de pesetas el importe global de esas siete pesetas de subvención establecidas por kilogramo de aceite.

Señor Presidente, señoras y señores Diputados, al presentar la moción, tras aquellas palabras del señor Ministro de Agricultura, ciertamente poco prometedoras, sabíamos que, desde luego, tendríamos que volver al Parlamento para que toda la Cámara diera su parecer.

En función de ello, nuestro planteamiento de hoy pretende ser directo y suficiente. Rechazamos de nuevo el Decreto regulador de la campaña olivarera por insuficiente y ruinoso para los centenares de miles de españoles que viven directamente del olivar y, concretamente, en las zonas más deprimidas de España. Estos días se habla de un plan de urgencia para Andalucía, y nos parece bien y necesario. Allí está más del 60 por ciento del olivar. ¿No es mejor ir directamente a medidas que ya están ahí en lugar de ver otras nuevas de más dudosa eficacia? Solicitamos que la exigua cuantía de la subvención en aquel Decreto fijada, las citadas siete pesetas por kilogramo de aceite, pasen a constituir, nosotros pensamos, 30 pesetas, igualmente, por kilogramo de aceite. Y somos conscientes de solicitar esta vía de la subvención como principal elemento de elevar la renta del sector, sin caer en la tentación de intentar trasladar esta necesaria y justa

elevación de rentas del sector al precio que han de pagar los consumidores.

Nosotros estamos en contra de los aumentos indiscriminados del gasto público, pero no de aquéllos que vayan a sectores sociales a producir fines determinados, a mantener un nivel de empleo y, concretamente, a ayudar a ese sector primario, esa agricultura que este año, una vez más, ha sido, sacrificándose por los demás sectores, la que con su propia eficacia ha salvado el conjunto de la economía española.

Este aumento en la subvención, y a la vista del montante de la campaña ya recogida, supondría una cifra total de aproximadamente unos 10.000 millones de pesetas, cantidad que creemos perfectamente asumible por la Administración, si tenemos en cuenta la simple revalorización de sus almacenamientos, o si lo ponemos en comparación, por ejemplo, con la cuantía de recientes créditos extraordinarios que se han aprobado para intervenir en el mercado de la soja, en el cual, por cierto, en cambio, no se han tomado suficientes medidas contra el fraude, e igualmente si consideramos mínimamente el valor social de este cultivo, que con sus 20,4 jornales por hectárea se convierte en uno de los mejores elementos de lucha efectiva contra el paro, siempre y cuando su cultivo sea rentable. Y esa rentabilidad, su conocimiento y estudios correspondientes, es la que igualmente solicitamos al Gobierno mediante la presente moción.

Lo pedimos con motivo de la interpelación, y entiendo que no se tuvo suficientemente en cuenta la respuesta, cuando el señor Ministro no puede ignorar que existen estudios técnicos de una comisión oficial, la Comisión Interministerial del Olivar, que en base a datos de 1977/78, propuso unos precios mínimos para los agricultores, que son precisamente los que estamos pretendiendo que se les paguen ahora, en el año 1980. Los queríamos conocer de una vez y para siempre y saber cuál es el fundamento técnico y estadístico que ha hecho manifestar al señor Ministro de Agricultura que la actual regulación mejoraría las rentas del sector y le permitiría absorber los aumentos de costos sufridos durante el pasado año, porque hasta ahora solamente hemos oído esta afirmación, pero

sin una base documental que apoye estas afirmaciones.

En fin, señoras y señores Diputados, mientras llega el famoso plan de reestructuración, tan necesario, del olivar, en función de lo expuesto y, sobre todo, en función del difícilísimo momento por el que atraviesa el sector olivarero, cuya importancia social y económica quedó exhaustivamente demostrada en el contenido de nuestra interpelación del pasado 10 de abril, solicito vuestro voto a favor de la presente moción, para que sea cumplida por el Gobierno en todos sus extremos, en la seguridad de que, si así lo hacéis, estaremos remediando en esta Cámara una injusticia que ciertamente no ha tenido solución en el Decreto regulador de la campaña olivarera.

Dicho esto, señor Presidente, señoras y señores Diputados, he de manifestar que se han presentado a nuestra moción, que en gracia a la brevedad ahorro la lectura de sus tres párrafos, unas enmiendas del Grupo Centrista a los párrafos 1 y 3, y ninguna al 2.

La enmienda al párrafo primero es una simple adición que pide —digamos— que en lugar de hablar de información directa a la Cámara, se puntualice que es a través de la Comisión de Agricultura. No tenemos inconveniente en aceptarla, y nos parece el cauce apropiado.

Repito que no hay enmienda alguna al párrafo segundo. Al párrafo tercero hay una enmienda que es, claro está, de más consideración, puesto que en definitiva pedía que no se hiciera ninguna referencia a la presente campaña, porque está a punto de terminar, y proponía un compromiso muy vago y dentro de posibilidades que prácticamente podían equivaler a imposibilidades para el año siguiente. Por esa razón, nuestro Grupo, reconociendo las dificultades que por desgracia tendría en este momento tocar esta campaña, acepta la enmienda, pero con un texto de enmienda transaccional, que me voy a permitir leer a la Cámara, y que diría así: «Que, dado que está a punto de finalizar el período de vigencia del Real Decreto 2.075 de 1979, se tomen en consideración en la regulación de la nueva campaña los criterios indicados para aplicar el máximo de subvenciones a fa-

vor de los agricultores, productores de aceituna».

El señor PRESIDENTE: Conforme a las normas de aplicación de este debate, corresponde en primer lugar intervenir a los grupos que hubieren presentado enmiendas. Siendo el Grupo Parlamentario Centrista el único enmendante, tiene la palabra para la exposición de sus enmiendas y de su posición en relación con la moción, el señor Egea.

El señor EGEA IBÁÑEZ: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en relación con la moción que ha presentado el señor Fraga, y dada la brevedad con que la ha tratado, nosotros vamos a intentar ser más breves, congratulándonos de que lleguemos a un acuerdo con respecto a las enmiendas.

Como bien ha dicho el señor Fraga, la primera enmienda no era de carácter sustancial. Era una enmienda que introducía una pequeña matización, en tanto en cuanto es la Comisión de Agricultura la que entiende y trabaja en este área y los informes que el Ministerio de Agricultura dará adecuadamente, en su momento oportuno, son unos informes técnicos que, como bien dice la moción, hacen referencia a los análisis de estudios técnicos y de costes, tanto de mano de obra como de otros gastos de cultivos, mejora de rentas del sector, promoción social de sus protagonistas, productividad, etc., que han llevado a la Administración a considerar justo, por tanto, establecer un precio de garantía para el kilo de aceite de oliva de 116 pesetas y una subvención, igualmente por kilo, de siete pesetas. Dado —vuelvo a repetir— el carácter técnico de esta información, nosotros estamos de acuerdo y agradecemos que Coalición Democrática acepte esta matización.

Con respecto al segundo punto, como bien ha dicho el señor Fraga, el Grupo Parlamentario Centrista no ha presentado enmienda alguna, y con respecto al tercero también nos congratulamos de que Coalición Democrática, que siempre ha defendido los problemas presupuestarios, sobre todo en el lado del déficit, tenga en cuenta que en el cambio que había propuesto, la previsión era alrededor de 2.500 millones, solamente por el concepto subvenciones, y como bien ha dicho el Dipu-

tado que me ha precedido, esto al pasar al otro precio estaría por encima de los 30.000 millones de pesetas y que dentro de la posibilidad de financiación para subvenciones del FORPPA se consideren las diferencias de precio.

Nosotros tenemos la misma conciencia de la trascendencia e importancia que este sector tiene en el sur de España y especialmente en Andalucía. Como bien ha dicho, conocemos el carácter social de este cultivo y en consecuencia tenemos gran interés en la resolución del problema, como aquí ha pretendido a través de esta moción el Grupo Parlamentario de Coalición Democrática.

En consecuencia, nosotros estamos de acuerdo, puesto que ambas enmiendas, la primera que era simplemente una matización, y la segunda con la corrección, que ha sido aceptada por Coalición Democrática.

En definitiva, el Grupo Parlamentario Centrista acepta la moción tal como ha sido presentada al final.

El señor PRESIDENTE: ¿Grupos Parlamentarios enmendantes que deseen intervenir en el debate? (Pausa.)

El Grupo Parlamentario Andalucista, el Grupo Parlamentario Comunista y el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso por este orden.

Por el Grupo Andalucista tiene la palabra el señor Pérez Ruiz.

El señor PEREZ RUIZ: Señor Presidente, señores Diputados, como ha tenido la gentileza de recordar el señor Fraga, nuestro Grupo coincidió en el tiempo con la presentación de una interpelación sobre el mismo tema, y coincide sustancialmente con las afirmaciones vertidas por el señor Fraga en este momento.

Por eso, nuestro Grupo manifiesta su adhesión a las proposiciones, en cierto modo complementarias de la propia moción que el Grupo tiene planteadas, no en vía de pleno, sino en vía de Comisión, y que en su día se verán.

Pero a nosotros nos hubiera gustado que en esta moción también se hubiese entrado en el problema grave, que no es tanto el tema de las subvenciones como política coyuntural momentánea, sino el problema que plan-

tea sobre el olivar español, y fundamentalmente sobre el olivar andaluz.

Esa reestructuración que nunca llega, y no se sabe por qué, parece, nos tememos, que algo tenga que ver el Mercado Común y toda la política exterior española en relación con Europa; pero como estos temas, digo, están incluidos en la moción nuestra que en su día se estudiará en Comisión, únicamente quiero manifestar aquí, insistir, en que me parecen absolutamente certeras las manifestaciones del señor Fraga y que por eso nuestro Grupo apoya la moción.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Comunista tiene la palabra el señor Alcaraz.

El señor ALCARAZ MASATS: Señor Presidente, Señorías, analizando la moción presentada por el Grupo Parlamentario de Coalición Democrática vemos, por ejemplo, en el segundo punto que se solicita un informe documental y fehaciente sobre cuál ha sido durante el quinquenio anterior, año a año, producto a producto, la cuantía de las subvenciones que han recibido las grasas vegetales extranjeras importadas para su consumo en España.

Plantea en este punto un tema fundamental el señor Fraga como representante de su Grupo, y en efecto, no hay una política de grasas, ni siquiera una mínima protección de los productos nacionales frente a los extranjeros.

No sólo se importan grasas vegetales en demasía, sino que se subvencionan. De este modo, en un país deficitario en grasas vegetales sobre el aceite, y precisamente el aceite español, el aceite de oliva español que sólo ocupa entre el 40 y el 47 por ciento del consumo nacional, y ahí están también, como aquí se ha dicho ya, más de 250.000 toneladas, seguramente 290.000 que el Gobierno tiene almacenadas, y que con la buena cosecha de este año, posiblemente lleguen a 400.000 toneladas.

Pero el Gobierno sigue impasible ante este problema. Por ejemplo, se sigue importando soja en exceso y, al par, no se promueve el cultivo español de soja.

En 1978, las importaciones llegaron a

2.100.000 toneladas de haba de soja, que importaron 40.000 millones de pesetas. Las cifras de 1979 han debido ser similares, y no conocemos el volumen de importaciones para 1980. Los costes de estas importaciones han fluctuado de acuerdo con los intereses de los Estados Unidos. Y hay que recordar que, tras el petróleo, una de las partidas más importantes de nuestras importaciones la constituyen la soja y el maíz americanos.

A este respecto hay que constatar constantes subidas que repercuten muy negativamente en la economía nacional. Valga como ejemplo la carta de una distribuidora de piensos enviada a los ganaderos españoles a mediados de agosto próximo pasado. Textualmente dice: «Nuevamente, y cuando creíamos que habíamos llegado a una relativa estabilidad en precios de materias primas, cuando se suponía que las cosechas de cereales eran aceptables, nos vemos sorprendidos con una subida que calificaríamos de espectacular. Según los informes recibidos, fuertes olas de calor han afectado en Estados Unidos las cosechas de maíz y soja, lo que ha dado lugar a una vertiginosa subida de los precios».

De un modo general cabría preguntarle al señor Ministro por el déficit de nuestra balanza comercial agraria y por la racionalización de exportaciones e importaciones.

De otro lado, mientras que la superficie cultivada de soja aumenta en los Estados Unidos y, consecuentemente, aumentan las ansias y presiones multinacionales de la Asociación Norteamericana de Cultivadores de Soja, en España hemos pasado de las 38.724 hectáreas que en 1974 se destinaban a este cultivo, a unas 10.000 hectáreas, que producen la exigua cantidad de 20.000 toneladas de soja.

Pero todavía más. Existen en España una cantidad desconocida de refinadoras de soja que presumiblemente hacen de nuestro país el centro más importante de Europa en cuanto a refinación y exportación de grasa de soja. La CIOP —Comisión Interministerial del Olivar y sus Productos— intentó averiguar en su día la cantidad de industrias, su capacidad y todo tipo de detalles sobre estas empresas, pero la CIOP, como dice uno de sus miembros, «murió en combate» y no pudo probar nada.

A través de la pregunta de Coalición Democrática, si se desglosan bien las subvenciones de todo tipo recibidas por las grasas vegetales extranjeras, podremos al fin enterarnos de algo.

Hablemos del precio y de las subvenciones, temas que se contienen en los puntos primero y tercero.

Mientras los agricultores americanos defienden sus cosechas a toda costa, nuestros ganaderos ven estabilizarse o bajar el precio de sus productos, nuestros agricultores no encuentran hueco comercial para plantar maíz o cereales típicamente europeos, que supondrían una alternativa a la soja y al maíz americano, y nuestros olivares sufren, al par, un progresivo empobrecimiento (soy de Jaén; allí el tema es profundo, y el señor Fraga podrá comprobarlo este fin de semana cuando por allí esté), la amenaza latente de un futuro cada vez más cerrado y el desprestigio social que, con respecto al precio del aceite, le quieren endilgar los intereses antiolivareros.

Se suele decir que el mercado retrocede o no avanza por culpa del elevado precio del aceite de oliva. Pero es preciso aclarar que si este mercado no avanza, las causas fundamentales son otras: competencia desleal de otros aceites, falta de calidad en el aceite por razón de la existencia de fraudes no suficientemente perseguidos y castigados y falta de una campaña institucional de propaganda en defensa del aceite de oliva.

Con respecto al precio es preciso decir que ha subido en los últimos años, pero mayores son las subidas experimentadas por el aceite de soja y el de girasol. Naturalmente, no estamos defendiendo una política de precios alcista, pero tampoco estamos de acuerdo con el editorial que «El País» publicaba el 19 de agosto pasado, abogando —junto a un editorial dedicado a las declaraciones del General Sáenz de Santamaría, tema que tiene también una enorme importancia—, entre otras cosas, por la «libertad de precios», intentando así enfrentar directamente a productores y consumidores. Textualmente se dice: «... y consiguiendo una especie de reestructuración salvaje del olivar, como consecuencia de esta libertad de precios, que significaría el mantenimiento de los grandes y el hundimiento de pequeños y medianos». En este editorial tam-

bién se aboga por que «El Estado puede, por ejemplo, fijar un precio de garantía del orden de las 70 pesetas/litro», cuando actualmente está en torno a las 120 pesetas. Sin comentarios.

En este editorial también se dice que «el FORPPA podría comenzar, por ejemplo, tratando de desembarazarse de parte de sus existencias (292.000 toneladas; en el editorial se dicen 250.000), subastándolas a la baja, si así lo marca el mercado». «Estos aceites (se sigue diciendo en el editorial) tendrían como objetivo el mercado internacional, y nuestros exportadores mejorarían sus posibilidades si, además, dispusiesen de un plazo de pago de seis a doce meses al FORPPA».

Y «El País», que en este editorial defiende los intereses de los grandes exportadores, que en absoluto coinciden hoy con los de los productores, sobre todo pequeños y medianos, concluye echándole leña al fuego en contra de los olivares y simplificando peligrosamente el problema. Se dice: «Todo está muy bien mientras haya capacidad de almacenar los excedentes y el resto de los ciudadanos continúe aceptando la subvención a los productores de aceite de oliva a costa de sus bolsillos».

Pues bien, en este contexto se plantea el apartado tercero de la moción de Coalición Democrática, a través del cual se pide un aumento indiscriminado de 23 pesetas por kilo de aceite con respecto a las subvenciones correspondientes a la campaña 1979-80 que ahora finaliza. Esta petición supondría, en números redondos, unos 10, quizá 11.000 millones de pesetas. Desde el punto de vista enfocado anteriormente parecería una petición cuando menos exaltada.

Así pues, en principio, el problema estaría en buscar un origen distinto a estas subvenciones. ¿Existe esta fuente diferente? Yo creo que sí.

Sería un recurso fácil, aunque legítimo, aludir a los enormes beneficios de, por ejemplo, los siete grandes oligopolios que controlan el mercado —Carbonell, Elosúa, Koipe, Uteco-Jaén, Moreno, Salgado e Ybarra—; aludir a los enormes privilegios de las compañías de importación y extracción de soja, y a otros intereses no menos desmesurados y monopolísticos. Por eso me voy a referir a fuentes

de financiación más sencillas y que están más al alcance de la mano del Gobierno.

Primero. Beneficios que obtiene el CAT en el aceite que compra y después vende a precios de campañas posteriores.

Segundo. Fondos del Patrimonio Comunal Olivarero.

Tercero. Cantidades destinadas a los precios reguladores de la importación de soja.

Cuarto. 10 por ciento de diferencia entre el kilo y el litro que funciona a favor de los oligopolios.

Y quinto, y también como ejemplo de esta fuente distinta de cantidades para subvencionar de forma no discriminatoria —como se plantea en la moción—, sino de manera diferencial, para ayudar a los pequeños y medianos olivareros, también se podría pensar como ejemplo en las cantidades no cobradas en esta campaña por los olivareros correspondientes a los 2.500 millones de pesetas destinados a la reestructuración del olivar. ¿Qué cantidad se ha dejado de cobrar y en qué se va a emplear?

Teniendo en cuenta estas razones y la situación enormemente difícil por la que atraviesan los olivareros, no parece, en principio, tan exaltada la propuesta de Coalición Democrática. Incluso hay más razones: apoyar al olivar es apoyar uno de los cultivos que más jornales da por hectárea (48 millones de jornales en total). Y hay que tener también en cuenta que casi el 60 por ciento del olivar está en la subdesarrollada Andalucía.

Sin embargo, no estábamos de acuerdo con la propuesta discriminatoria de Coalición Democrática. Con la propuesta actual estamos más de acuerdo, aunque es vaga.

Respecto a la propuesta del señor Fraga, en lo que se refiere al punto tercero de la moción, habrá que decir que no se trataba de una propuesta exaltada, sino que defendía unos intereses de clase, los intereses de los grandes olivareros, y, por tanto, repito, es una propuesta discriminatoria.

Las subvenciones, que siempre han de ser diferenciales, favoreciendo más a los pequeños y medianos, deben realizarse además, desde nuestro punto de vista, sobre el kilo de aceituna y no sobre el del aceite.

Así pues, la propuesta que plantea Coalición Democrática en principio favorecía esen-

cialmente a una minoría de grandes propietarios. A esa inmensa mayoría de olivareros pobres la ayuda significaría, prácticamente, una limosna.

Nosotros estaríamos de acuerdo en que esos millones se emplearan en defensa del olivar, pero en el sentido de operar la reestructuración del sector, tal como el propio Gobierno la planteó a través de los estudios de la Comisión Interministerial del Olivar y sus Productos. Estudios hoy tan olvidados.

Nosotros presentamos una interpelación el 18 de octubre de 1979, y, como consecuencia, una moción referida a que los cien millones que se habían aprobado para propaganda se empleasen, y que se controlase debidamente el posible fraude. Parece que son medidas que se están empleando, no sé en qué grado, a pesar de que esta moción fuese rechazada. No quiso UCD que capitalizáramos, por lo visto, en Jaén, en Andalucía, aquella moción que planteábamos.

En los momentos actuales hemos realizado una pregunta con doce cuestiones, referidas a todos los temas que competen al olivar. En función de la respuesta que dé el Gobierno, en función de la supuesta política de grasas que tiene que empezar a aplicar o, por lo menos, a formular, nosotros plantearíamos las mociones y recursos parlamentarios adecuados. Gracias.

El señor PRESIDENTE: Por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso tiene la palabra el señor Calahorro.

El señor CALAHORRO TELLEZ: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, en principio, la moción que presentaba y defendía el señor Fraga ha cambiado sensiblemente en el terreno de la concreción, porque el punto 3 era donde iba dirigido exclusivamente el espíritu de la moción y, naturalmente, nadie va a estar en desacuerdo con que se conozcan los análisis de coste y de todo tipo que indujeron al Gobierno a tomar una decisión en materia de precios.

El punto álgido de la moción era el 3, en el que se tenía en cuenta una elevación —antes se ha calificado de exaltada— sobre los precios que se regulaban, en el sentido de constituir la subvención 30 pesetas por kilo-

gramo de aceite que se daba sobre el precio de garantía al kilo de aceite. Si se considera que para la regulación de la campaña del año que viene se tendrá en cuenta el máximo de subvenciones, nosotros y cualquiera de este hemicycle, como parece evidente, vamos a decir que sí, porque todo el mundo quiere que se consiga el máximo de subvención para un cultivo que es especialmente conflictivo, no de ahora, sino de los años sesenta, cuando la elevación en los costes, sobre todo de mano de obra, empezaron a motivar que el olivar —que estaba ocupando tierras marginales, porque la mano de obra barata antes lo posibilitaba— dejara de ser rentable.

Nosotros tenemos que dejar clara cuál es nuestra posición en este sentido, y tenemos que decir que previsiblemente sea la recuperación en el consumo el principal aspecto de la política económica relacionada con el olivar; porque siempre que se habla del olivar parece que se piensa exclusivamente, por determinadas organizaciones, en materia de precios. Y cuando se habla en materia de precios hay que tener en cuenta una serie de premisas. La primera, que no todo el sector agrario es uniforme; incluso hay desigualdades entre los mismos sectores. Al haber desigualdades entre los sectores agrarios, hay que ser extraordinariamente delicados a la hora de imponer una política de precios; hay que decir también que el aceite de oliva no es sólo un problema de precio, sino fundamentalmente de mercado.

No hay que olvidar que existe el mercado y, como ejemplo, tenemos que 25.000 millones de pesetas cuesta a la Administración el almacenamiento y 3.500 millones de pesetas de interés por el mismo. Tiene que quedar claro que la política económica que se ha llevado y se sigue llevando es un error.

Nosotros decimos que una elevación de precios como proponía originariamente la moción de Coalición Democrática hubiera necesitado una serie de consideraciones de nuestro Grupo parlamentario. Pero también hay que tener en cuenta que quizá sea la política de la Administración la que esté haciendo que los agricultores siempre se fijen en el tema de los precios a la hora de exponer sus reivindicaciones.

Ahora estamos hablando del olivar, y en otras ocasiones de otras producciones. Al hablar del olivar hemos de tener en cuenta la reestructuración productiva que desde septiembre de 1979 anda por los despachos —supongo que del Ministerio de Agricultura— y las organizaciones agrarias no tienen conocimiento de por qué se cortaron esos acuerdos. La reestructuración productiva del olivar y su reconversión —hay que decirlo sin ningún tipo de miedo— son cuestiones que hay que tener en cuenta para resolver el problema.

Hay otra cuestión importante, concretamente las estructuras comerciales que están alrededor de la venta del aceite de oliva; las estructuras comerciales que están progresivamente en un régimen de oligopolio, y que están imposibilitando cualquier tipo de salida alternativa. Esto es importante no sólo para Jaén, como se ha dicho aquí, sino también para Andalucía.

Hoy día el olivar es el cultivo más social que existe en todas las producciones de Andalucía. Hay que hablar de Andalucía por varias razones (habrá que seguir hablando siempre), porque necesariamente se tiene que tener en cuenta que no sólo la política de precios es lo que va a hacer que se reestructure el olivar. Hay que hacer un análisis de las fuerzas de trabajo y de la gente que está empleada en el olivar, cuyas características principales son la eventualidad agraria. Y al hablar de este plan de reestructuración del olivar habrá que tener en cuenta también un plan de seguridad social estatal, cuya propuesta socialista fue derrotada en su día. Y habrá que decir claramente que tal vez la Administración esté estimulando las políticas agrarias basadas exclusivamente en la subida de precios. Asimismo, habría que decir que en el decreto al que se refiere la moción que defendía el señor Fraga se hablaba de unas ayudas estructurales; precisamente por ahí tendría que ir cualquier tipo de reestructuración productiva del olivar. Y cuando se habla de los 9.000 millones de pesetas que habrían sido objeto de esta moción también hubiera sido conveniente hablar de la reconversión y de la publicidad.

No hay que olvidar que al principio casi todos estábamos de acuerdo en la recuperación del consumo del aceite de oliva, que es el as-

no se dio por kilo de aceite de oliva, sino por otro procedimiento, y que en el año anterior esa subvención era absolutamente nula.

Por consiguiente, hemos pasado en un corto periodo de tiempo de una subvención cero a una subvención de 2.400 millones de pesetas. Entiendo, por tanto, que no se puede decir de esa subvención que sea una subvención exigua.

Naturalmente, mi intervención para contestar a la interpelación que había sido presentada por el Grupo de Coalición Democrática y defendida por el señor Carro, aludí reiteradas veces, como base y como eje de la intervención, al problema de la caída del consumo. Es que no es otro el problema del aceite de oliva más que uno, que es simple y llanamente que el consumo del aceite de oliva cayó a partir de la espectacular subida de precios producida sobre el año 1974 y que hizo que disminuyera en cerca de dos kilos por habitante y año el consumo de aceite de oliva. Ahí es donde está todo el problema del aceite de oliva. Este problema hay que ponerlo en relación con algunas afirmaciones que aquí se han hecho por parte de otro Diputado.

Me voy a referir concretamente a una afirmación del Diputado del Partido Comunista, señor Alcaraz, porque dice que no hay una política de grasas y que se importa aceite de soja. Vaya en primer lugar mi respuesta en el sentido de que no se importa aceite de soja, sino haba de soja, que se moltura en España, como he explicado muchas veces en esta tribuna. De ahí se obtiene harina y aceite, y buena parte del aceite se exporta, quedando la harina en España, que se emplea precisamente para el desarrollo y fomento de la ganadería, por la cual el señor Alcaraz se interesaba hace unos momentos.

Ahora bien, aquí lo que no se puede decir son cosas distintas de las que se dicen fuera. Lo que no se puede es estar pidiendo, por una parte, que haya un producto barato para que la clase trabajadora pueda disfrutar de un aceite, el de soja, a precios bajos y, por otra parte, decir paralelamente que los precios del aceite de soja son muy bajos y que como son muy bajos compiten con el aceite de oliva, y que tiene que desaparecer el aceite de soja.

Yo no tengo ningún inconveniente en que no quede ni un solo kilo de aceite de soja en España, ninguno; no tengo inconveniente en que de la producción de aceite de soja se exporten esas 100.000 toneladas que hoy quedan en España para atender a un consumo de personas que tienen una menor capacidad adquisitiva. Ahora bien, lo que pasa es que no se puede estar diciendo en un sitio que ese consumo es absolutamente necesario, que hay que cuidarlo y que tiene que existir ese aceite a precio bajo, y luego decir en esta Cámara que lo que hay que hacer es elevar ese precio o suspender las importaciones.

Que quede muy claro que si suspendiéramos las importaciones de haba de soja pondríamos en peligro el 50 por ciento del abastecimiento nacional de carne, y eso es lo que se está diciendo cuando se afirma tan categóricamente que lo que hay que hacer es reducir las importaciones de soja, refiriéndose al aceite supongo que equivocadamente, puesto que prácticamente no se importa aceite de soja. Tampoco puede comprender la afirmación en el sentido de que hay una competencia desleal del aceite de soja y que se han producido unas subidas de precios fuertes en dicho aceite. Precisamente lo que se ha producido es todo lo contrario y, por lo tanto, lo que no se puede es afirmar una cosa e inmediatamente después lo contrario.

No es cierto, señor Alcaraz, que no se pueda plantar maíz en este país, ni es cierto que haya ningún tipo de dificultad para las plantaciones de maíz, todo lo contrario. Yo le invito a que examine las estadísticas de producción del Ministerio de Agricultura y se encontrará con que el único problema que ha tenido el maíz en este país a lo largo de los últimos años, ha sido del secado. Ese problema está en vías de solución desde hace cerca de dos años y medio, y buena prueba es que gracias a ello la producción de maíz y sorgo en este país ha aumentado casi un 25 por ciento en tres años. Eso se ha conseguido tanto con relación a la política de precios del maíz y a las subvenciones internas, el sistema de compensaciones para los precios del maíz, como también con las ayudas que se han dado, ayudas importantes para los secaderos de maíz.

Dice el señor Alcaraz que hay que utilizar

unas fuentes de financiación distintas y aumentar las subvenciones. La lástima es que todas las que menciona están ya utilizadas. La lástima es que de esos 2.400 millones de pesetas parte proceden precisamente de esas fuentes de financiación que Su Señoría ha señalado. La lástima es, simple y llanamente, que esas fuentes de financiación se están utilizando ya desde hace tiempo para financiar no sólo el sector del aceite de oliva, sino el conjunto de la agricultura nacional, a través de esa caja única donde entra ese tipo de ingresos, que es el FORPPA.

Dice que la subvención, en la forma en que se plantea en el punto 3 de la moción del señor Fraga, puede ser una subvención discriminatoria, y este tema ha sido también aludido por el representante del Partido Socialista. Primero, hay que ponerse de acuerdo en qué es lo que se quiere. Yo quiero decir que absolutamente todo el conjunto del sector olivarero está de acuerdo con el sistema de regulación incorporado en la última campaña; con el sistema. Está de acuerdo con el hecho de que haya un precio de garantía y sobre ese precio de garantía una subvención directa al precio. En eso no hay la menor duda, a lo largo y ancho de la geografía española, en relación con el sector olivarero, y hubo absoluto acuerdo.

Después, hubo diferencia, como recordé en esta Cámara, sobre la subvención de este año y sobre el precio, y ya dije aquí que de las cinco organizaciones tres habían estado de acuerdo y dos en desacuerdo, pero no hubo nunca diferencias con respecto a la subvención. ¿Por qué? Porque, señores, en ese horizonte de la Comunidad Económica Europea a que han aludido varios de los representantes que han intervenido esta tarde no hay más remedio que aplicar el sistema de regulación que aplica la Comunidad Económica Europea, y ese sistema consiste en un precio de garantía y una subvención complementaria, y esa subvención no es discriminatoria, es una subvención al precio. Naturalmente, eso produce que, en función de las estructuras, los ingresos que tenga cada propietario, empresario o agricultor sean distintos, pero estamos hablando de regular un mercado; y como estamos hablando de regular un mercado, estamos hablando de se-

parar el precio al consumo del precio a la producción, y por eso se incorpora la figura de la subvención. Por consiguiente, podrá o no ser discriminatoria, este sería otro tema. Todas las subvenciones vía precio son discriminatorias; todas. Pero hay productos en que no hay más remedio que aplicar subvenciones vía precio, porque si no estaríamos ante una situación de mercado absolutamente inoperante, y eso es lo que sucede en este producto, y esa es la razón por la cual en la regulación última de campaña se implantó este sistema que, como digo, es absolutamente nuevo, que se puso en marcha con motivo del último decreto a que se alude en el párrafo 3 y preámbulo de la moción presentada por el señor Fraga.

El representante del Partido Socialista ha hecho una serie de alusiones, igual que otros representantes, al tema de la reestructuración del olivo, y ha aludido a que no es sólo un problema de precios. Nadie ha pretendido que sea sólo un problema de precios. Lo que ocurre es que aquí siempre las mociones y los textos de las interpelaciones que se han planteado se han hecho aludiendo fundamentalmente al tema de precios y muy pocas veces a los temas de reestructuración.

Ya creo que dije aquí, con motivo de otra interpelación sobre el sector lácteo, de un Diputado del Grupo Comunista, que me alegraba de que se estuviera planteando el tema desde una perspectiva de estructuración y que no se incidiera sólo en el tema de precios. Me alegro mucho (porque el mayor problema que existe en este país es que los agricultores cuando plantean cualquier solución a sus problemas lo hacen desde una perspectiva básicamente de precios, y muy pocas veces se oye hablar de temas estructurales) de que el clima de la Cámara esté variando, probablemente a fuerza de muchas mociones e interpelaciones; algo de una filosofía que vengo manteniendo hace mucho tiempo va penetrando en esta Cámara y me alegro, pero tengo que decir que no se puede afirmar, como se ha dicho aquí, que la Administración está estimulando la política de precios. No es la Administración la que estimula la política de precios, es el sector el que pide política de precios. Buena prueba de ello es que la mayor parte de todas las demandas, de todas las

organizaciones profesionales agrarias suelen estar concentradas en temas de precios, no sólo en temas de precios, pero suelen estar básicamente concentradas en temas de precios. ¡Ojalá!, como digo, el tema empiece a variar y a modificarse en el sentido de ir cada vez más hacia temas de estructura.

Quiero decir, en todo caso, que hay un plan vigente de reestructuración del olivar y otro que está en preparación.

Si se consulta el «Diario de Sesiones» del 10 de abril de 1980, página 5.311 del número correspondiente de la fecha que es el 79, se puede observar en ese número y en esa página los resultados que ya indiqué que se estaban consiguiendo con la aplicación del plan de reconversión; efectivamente, así se denominaba, plan de reconversión del olivar.

Dicho esto quisiera añadir algo más en relación con el tema del olivar. En primer lugar, que sí se han tomado medidas con respecto al tema del fraude en el sector, concretamente en relación con el tema de las mezclas posibles de aceite de soja y otros aceites. Para ello se promulgó un decreto importante, que fue magníficamente acogido por todo el sector, y probablemente los que han intervenido tienen noticia de él; un decreto que se aprobó pocos días después de la regulación de la campaña olivarera.

Nosotros daremos información sobre los costes, sobre la estructura productiva y sobre los rendimientos, pero también quiero decir otra cosa. Cuando se den esas informaciones, téngase siempre presente que el precio de garantía más la subvención que se fije para un producto, sea el aceite de oliva o cualquier otro, puede ser perfectamente rentable para un tipo de explotación y no para otro; depende de su dimensión, de su localización, de sus rendimientos productivos y de la tecnología que aplica. Lo que no se podrá jamás (y yo desde luego siempre defenderé en esta Cámara una postura contraria a eso) es fijar un precio para el umbral mínimo de rentabilidad, porque eso sería estar sosteniendo permanentemente estructuras no productivas y, por tanto, impidiendo una dinámica del cambio productivo que tiene que ser importante y necesario.

Aquí se ha tocado el tema de Andalucía. Yo quiero decir a Su Señoría que me consta

y sé perfectamente cuáles son los problemas agrarios que tiene Andalucía; que he mantenido, además, reuniones con las organizaciones profesionales agrarias como centrales sindicales que tienen algo que decir en relación con este tema; que se vienen estimulando desde hace tiempo los cultivos que tienen mayor importancia social en Andalucía, y ahí está el caso del algodón y de la remolacha. Aprovecho la ocasión para decir que las informaciones publicadas estos días en algún periódico sobre posible importación de azúcar a finales de 1981 probablemente están basadas en una previsión bastante errónea de los resultados previsibles de cosecha. Y digo esto porque el Decreto de 30 de julio, publicado el 1.º de agosto, sobre los objetivos de producción de remolacha, establece un objetivo para el Sur extraordinariamente importante, como no ha conocido a lo largo de los últimos años, y permitirá aumentar fuertemente la utilización de la mano de obra, porque, como de todos es sabido, el algodón y la remolacha junto con el olivar son los cultivos básicos a estos efectos.

Finalmente, con relación también a este tema de Andalucía, yo creo que efectivamente hay que tratarlo pero en toda su amplitud. No debe aprovecharse el hecho de estar hablando del olivar para intentar reconducirlo a un debate sobre el problema andaluz. El debate sobre el problema andaluz tiene otro cauce, otro procedimiento; hay un trámite específico y tantos menos, a mi juicio, se debe tratar cuanto que en este momento se está llevando a cabo una política importante de aproximación entre los intereses y los planteamientos de la Junta de Andalucía, formulada por su Presidente, el señor Escuredo, y el Gobierno, a través de mi persona.

El señor PRESIDENTE: Tiene la palabra el señor Fraga.

El señor FRAGA IRIBARNE: Muy brevemente. En primer lugar, para decir, al final de este debate, que confirmo cuanto dije al final de mi intervención anterior; es decir, que mantenemos la moción, en cuanto a su apartado 1, de acuerdo con el texto de la enmienda —que es puramente formal— de adición de cuatro palabras propuestas por el

Grupo Centrista; el número 2 en sus propios términos y el número 3 en el texto de la transaccional que hemos presentado a la Mesa.

En segundo lugar, agradecemos a todos los Grupos, Andalucista, Centrista y a todos los que han aceptado una parte de la filosofía, que sustancialmente no difiere de la moción, sus intervenciones en este importante debate.

Debo decir, respecto a las intervenciones de los señores representantes del Grupo Socialista del Congreso y del Grupo Comunista, que, en modo alguno, entendemos nosotros que la política de subvención, que efectivamente está aceptada por el sector, sea una política discriminatoria. Al contrario, lo que creemos que es discriminatorio es intentar ir explotación por explotación fijando el tipo de ayuda.

Quiero decir a mis ilustres compañeros que sólo un país en Europa, que es Inglaterra, ha podido permitirse la ayuda agrícola por explotación, justamente porque siendo un país en que solamente hay grandes explotaciones en número muy pequeño esta política ha sido posible. Es el único país en toda Europa.

Y sentado esto, y que desde luego no hay trato discriminatorio en una fijación razonable de una política de precios y de subvenciones que es la que sería deseable extender, a mi juicio, a todos los productos agrarios, perfectamente compatibles con una economía de mercado pero fijando los mínimos estimulantes para todos los cultivos, repito que agradezco finalmente al señor Ministro el haber aceptado lo que es la moción y confiarnos en la esperanza de que su buena voluntad, como la nuestra, hagan que realmente los precios y las subvenciones del año próximo sean mejores.

En relación con el tema de la soja, es claro que nadie pretende, al pedir datos sobre una política de grasas, que se reduzca la importación de haba de soja. El problema no es ese, el problema está en que la subvención ha de aplicarse de tal manera que incida en los precios favorables a la producción de carne; que no impida, sin embargo, que los aceites y grasas tengan su propio precio, sin subvención, en favor del aceite tradicional y más noble de todos que es, sin duda ninguna, el aceite español de oliva.

El señor PRESIDENTE: Como saben Sus Señorías, el proponente de la moción tiene disponibilidad sobre la misma a efectos de determinar la aceptación o no de las enmiendas que han sido presentadas. Los términos en que el señor Fraga, proponente de la moción, ha aceptado la enmienda han sido expuestos por él mismo, por lo cual vamos a someter a votación la moción en los términos en que el señor Fraga ha fijado finalmente su texto.

Moción sobre regulación de la campaña olivarera 79-80.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 266; a favor, 262; en contra, uno; abstenciones, dos; nulos, uno.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la moción del Diputado don Manuel Fraga Iribarne sobre regulación de la campaña olivarera 79-80, en los términos en que ha quedado fijada al final del debate habido.

Dentro de cinco minutos se reunirá la Junta de Portavoces en la sala en que habitualmente lo hace.

Se suspende la sesión por veinte minutos.

Se reanuda la sesión.

El señor PRESIDENTE: Por acuerdo unánime de la Junta de Portavoces ha sido admitida a trámite y será sometida a votación seguidamente una moción que ha sido presentada y suscrita por diversos Grupos Parlamentarios y a la que va a dar lectura seguidamente el Secretario de la Cámara.

El señor SECRETARIO (Bono Martínez): Con la venia, señor Presidente: Dice así:

«Los Grupos Parlamentarios abajo firmantes, al amparo de lo establecido en los artículos 138 y siguientes del vigente Reglamento provisional del Congreso de los Diputados, tienen el honor de solicitar la tramitación para su aprobación por el Pleno del Congreso de los Diputados de hoy, 11 de septiembre de 1980, de la siguiente moción urgente: el Congreso de los Diputados, reunido en se-

sión plenaria, considera que el plebiscito que en el día de hoy va a celebrarse en Chile no tiene las suficientes garantías éticas y jurídico-políticas para ser considerado como una manifestación del libre sentir del pueblo chileno.

»Por ello, condenamos esta consulta como una farsa, uniéndonos a la protesta generalizada que sobre la misma se viene produciendo».

El señor PRESIDENTE: Vamos a proceder a la votación.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 249; a favor, 237; en contra, tres; abstenciones, nueve.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la referida moción. (Aplausos.)

DICTAMENES DE COMISIONES:

- DE LA COMISION DE ADMINISTRACION TERRITORIAL, SOBRE LA PROPOSICION DE LEY RELATIVA AL CAMBIO DE DENOMINACION DE LA ACTUAL PROVINCIA DE LOGROÑO POR LA DE PROVINCIA DE LA RIOJA.

El señor PRESIDENTE: Antes de levantar la sesión, y por acuerdo también unánime de la Junta de Portavoces, vamos a someter a decisión de la Cámara dos dictámenes legislativos respecto de los cuales no hay mantenidas enmiendas por ningún Grupo Parlamentario.

En primer lugar, el dictamen de la Comisión de Administración Territorial relativo a la proposición de ley del Senado sobre cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por provincia de La Rioja.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 260; a favor, 254; en contra, cuatro; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobada la proposición de ley sobre cambio de denominación de la actual provincia de Logroño por la de provincia de La Rioja. (El señor Rodríguez Moroy pide la palabra.) Perdón, señor Rodríguez Moroy, pero en la Junta de Portavoces ha habido el acuerdo de que sometamos estos dictámenes a votación sin intervenciones por parte de ningún Grupo Parlamentario. En base a eso se han incluido para la votación, dada la hora.

- DE LA COMISION DE JUSTICIA, SOBRE EL PROYECTO DE LEY POR LA QUE SE COMPLEMENTA CON EL ARTICULO 921 BIS, LA LEY DE ENJUICIAMIENTO CIVIL.

El señor PRESIDENTE: Pasamos al dictamen de la Comisión de Justicia sobre el proyecto de ley por el que se complementa con el artículo 921 bis la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Comienza la votación. (Pausa.)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos emitidos, 257; a favor, 255; abstenciones, dos.

El señor PRESIDENTE: Queda aprobado el proyecto de ley por el que se complementa con el artículo 921 bis la Ley de Enjuiciamiento Civil.

Aquella proposición antes aprobada y este proyecto serán objeto de la tramitación constitucional subsiguiente.

La próxima reunión del Pleno tendrá lugar el martes, día 16, a las 4,30 de la tarde.

Se levanta la sesión.

Eran las nueve y treinta minutos de la noche.