



DIARIO DE SESIONES DEL PARLAMENTO DE CANARIAS

I LEGISLATURA

Año: 1986

Nº 63

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. DON PEDRO GUERRA CABRERA

SESIÓN PLENARIA Nº 48

Viernes, 14 de noviembre de 1986

ORDEN DEL DÍA

PRIMERO: COMPARECENCIAS:

1.- De la Excm. Sra. Consejera de Turismo y Transportes, instada por el G.P. Mixto, para informar sobre los efectos para Canarias del aumento de las tarifas aéreas en el transporte de mercancías.

2.- De la Excm. Sra. Consejera de Turismo y Transportes, instada por el G.P. Popular, para informar sobre las acciones de la Consejería y del Gobierno respecto del "tercer nivel" en Canarias.

3.- Del Excmo. Sr. Presidente del Gobierno autónomo, instada por el G.P. Mixto, para informar sobre medidas para la aplicación de las reglas técnicas y normas de homologación en relación con el Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

4.- Del Excmo. Sr. Presidente del Gobierno autónomo, instada por el G.P. Centro Democrático-CDS, para informar sobre medidas en materia de política impositiva en relación con el Arbitrio sobre el Lujo en Canarias y otros.

5.- Del Excmo. Sr. Vicepresidente del Gobierno y Consejero de Industria y Energía, instada por el G.P. Mixto, para informar sobre perjuicios económicos y sociales derivados de la aplicación de la subida de los impuestos sobre los carburantes en el archipiélago canario.

6.- Del Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, instada por el G.P. Mixto, para informar sobre medidas para la erradicación del chabolismo.

7.- Del Excmo. Sr. Consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca, a petición propia, para informar sobre el acuerdo entre el consejo de Ministros de la CEE y el Estado español respecto de la política comunitaria para los países terceros mediterráneos que afecta a las exportaciones de los productos agrarios y pesqueros de Canarias.

SEGUNDO:

PREGUNTAS:

1.- De los diputados D. Domingo Herrera Rodríguez y D. Esteban Bethencourt Gámez, del G.P. Mixto, dirigida a la excelentísima señora Consejera de Turismo y Transportes, sobre acondicionamiento de piscina en Hermigua.

2.- Del diputado D. Manuel Fernández González, del G.P. Popular, dirigida al Gobierno autónomo, sobre excedentes de recaudación por los impuestos sobre los carburantes.

3.- Del diputado D. Elviro Hernández Reboso, del G.P. Popular, dirigida al Gobierno autónomo, sobre medidas adoptadas en relación con los vertidos de hidrocarburos en Canarias.

4.- Del diputado D. Francisco Alonso Valerón, del G.P. Popular, dirigida al Excmo. Sr. Consejero de Obras Públicas, sobre situación de la obra denominada "Vía de Ronda de Puerto del Rosario".

5.- Del diputado D. Lorenzo Olarte Cullen, del G.P. Centro Democrático-CDS, dirigida a la Excmo. Sra. Consejera de Turismo y Transportes, sobre la utilización de los hidrofoils en el transporte marítimo interinsular.

6.- Del diputado D. Oswaldo Brito González, del G.P. Mixto, dirigida al Gobierno Autónomo, sobre PROEXCA.

7.- Del diputado D. Oswaldo Brito González, del G.P. Mixto, dirigida a la Excmo. Sra. Consejera de Turismo y Transportes, sobre contratación de personal.

SUMARIO

Se abre la sesión a las diez horas y diez minutos.

COMPARECENCIA DE LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE LOS EFECTOS PARA CANARIAS DEL AUMENTO DE LAS TARIFFAS AÉREAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

Página 3680

La señora Consejera de Turismo y Transportes (Palliser Díaz) proporciona la información que se solicita.

Hacen uso del turno de intervenciones de los grupos los señores Toledo Rodríguez (G.P. Mixto) y Fernández González (G.P. Popular).

La señora consejera contesta los planteamientos efectuados en las intervenciones precedentes.

COMPARECENCIA DE LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, PARA INFORMAR SOBRE LAS ACCIONES DE LA CONSEJERÍA Y DEL GOBIERNO RESPECTO DEL "TERCER NIVEL" EN CANARIAS.

Página 3685

Tras el turno de exposición de la información efectuado por la señora Consejera de Turismo y Transportes (Palliser Díaz), los señores Olarte Cullen (G.P. Centro Democrático-CDS) y Alonso Valerón (G.P. Popular) toman la palabra en el turno de intervenciones de los grupos.

Para referirse a las consideraciones expuestas por los oradores precedentes, vuelve a hacer uso de la palabra la señora consejera.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE MEDIDAS PARA LA APLICACIÓN DE LAS REGLAS TÉCNICAS Y NORMAS DE HOMOLOGACIÓN EN RELACIÓN CON EL RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL DE CANARIAS.

Página 3691

El señor Consejero de Hacienda (Bergasa Perdomo) manifiesta el criterio del Gobierno acerca del tema objeto de la comparecencia.

En relación con la información expuesta, hacen uso de un turno de intervenciones los señores Toledo Rodríguez (G.P. Mixto) y Fernández González (G.P. Popular), intervenciones a las que hace referencia el señor consejero.

El señor Toledo Rodríguez consume un turno de réplica.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CENTRO DEMOCRÁTICO-CDS, PARA INFORMAR SOBRE MEDIDAS EN MATERIA DE POLÍTICA IMPOSITIVA EN RELACIÓN CON EL ARBITRIO SOBRE EL LUJO EN CANARIAS Y OTROS.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE PERJUICIOS ECONÓMICOS Y SOCIALES DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DE LA SUBIDA DE LOS IMPUESTOS SOBRE LOS CARBURANTES EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO.

Página 3698

La Presidencia comunica al Pleno que los puntos del orden del día números 1.4 y 1.5 se aplazan para un próximo Pleno.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE MEDIDAS PARA LA ERRADICACIÓN DEL CHABOLISMO.

Página 3698

El señor Consejero de Obras Públicas (Medina Jiménez) expresa el parecer del Gobierno acerca del tema objeto de la comparecencia.

Se acogen al turno de intervenciones de los grupos los señores Toledo Rodríguez (G.P. Mixto), Olarte Cullen (G.P. Centro Democrático-CDS) y

Marcos Hernández (G.P. Popular), intervenciones a las que hace referencia el señor consejero.

El señor Toledo Rodríguez vuelve a hacer uso de la palabra por sentirse aludido.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR CONSEJERO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA, A PETICIÓN PROPIA, PARA INFORMAR SOBRE EL ACUERDO ENTRE EL CONSEJO DE MINISTROS DE LA CEE Y EL ESTADO ESPAÑOL RESPECTO DE LA POLÍTICA COMUNITARIA PARA LOS PAÍSES TERCEROS MEDITERRÁNEOS QUE AFECTA A LAS EXPORTACIONES DE LOS PRODUCTOS AGRARIOS Y PESQUEROS DE CANARIAS.

Página3705

El señor Consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca (Hernández Abréu) hace uso de la palabra para informar acerca del tema de que trata la iniciativa.

Para referirse a lo expuesto, toman la palabra los señores Brito González (G.P. Mixto), Olarte Cullen (G.P. Centro Democrático-CDS) y Marcos Hernández (G.P. Popular).

El señor consejero vuelve a tomar la palabra para contestar los planteamientos efectuados.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON MANUEL FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, DIRIGIDA AL GOBIERNO AUTÓNOMO, SOBRE EXCEDENTES DE RECAUDACIÓN POR LOS IMPUESTOS SOBRE LOS CARBURANTES.

Página3713

La Presidencia comunica a la Cámara que el punto del orden del día número 2.2 se aplaza para un próximo Pleno.

PREGUNTA DE LOS DIPUTADOS DON DOMINGO HERRERA RODRÍGUEZ Y DON ESTEBAN BETHENCOURT GÁMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, DIRIGIDA A LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, SOBRE ACONDICIONAMIENTO DE PISCINA EN HERMIGUA.

Página3713

El señor Herrera Rodríguez (G.P. Mixto) formula la pregunta y le contesta la señora Consejera de Turismo y Transportes (Palliser Díaz).

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON ELVIRO HERNÁNDEZ REBOSO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, DIRIGIDA AL GOBIERNO AUTÓNOMO, SOBRE MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN CON LOS VERTIDOS DE HIDROCARBUROS EN CANARIAS.

Página3714

El señor Hernández Reboso (G.P. Popular) plantea la pregunta y le responde el señor Consejero de Obras Públicas (Medina Jiménez). Ambos oradores vuelven a tomar la palabra en sendos turnos de intervenciones.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON FRANCISCO ALONSO VALERÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, DIRIGIDA AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, SOBRE SITUACIÓN DE LA OBRA DENOMINADA "VÍA DE RONDA DE PUERTO DEL ROSARIO".

Página3715

Da lectura a la pregunta el señor Alonso Valerón (G.P. Popular) y le contesta el señor Consejero de Obras Públicas (Medina Jiménez). Ambos oradores se suceden en sendos turnos de intervenciones.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON LORENZO OLARTE CULLEN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CENTRO DEMOCRÁTICO-CDS, DIRIGIDA A LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LOS HIDROFOIL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERINSULAR.

Página3716

Para dar lectura a la pregunta interviene el señor Olarte Cullen (G.P. Centro Democrático-CDS) y le sucede el turno de respuesta de la señora Consejera de Turismo y Transportes (Palliser Díaz). Ambos oradores hacen uso de sendos turnos de réplica.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON OSWALDO BRITO GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, DIRIGIDA AL GOBIERNO AUTÓNOMO, SOBRE PROEXCA.

Página3718

El señor Brito González (G.P. Mixto) toma la palabra para hacer la pregunta, que es contestada por el señor Consejero de Hacienda (Bergasa Perdomo). El proponente de la pregunta y el representante del Gobierno vuelven a tomar la palabra en el turno de réplica.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON OSWALDO BRITO GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, DIRIGIDA A LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, SOBRE CONTRATACIÓN DE PERSONAL.

Página3719

El señor Brito González (G.P. Mixto) da lectura a la pregunta y le contesta la señora Consejera de Turismo y Transportes (Palliser Díaz). Ambos oradores hacen uso de sendos turnos de réplica.

Se levanta la sesión a las catorce horas.

(Se abre la sesión a las diez horas y diez minutos.)

El señor PRESIDENTE: Comenzamos la sesión.

COMPARECENCIA DE LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE LOS EFECTOS PARA CANARIAS DEL AUMENTO DE LAS TARIFAS AÉREAS EN EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS.

El señor PRESIDENTE: Comparecencia de la señora Consejera de Turismo y Transportes para informar sobre el aumento de las tarifas aéreas en el transporte de mercancías, que es la primera de sus comparecencias.

Tiene la palabra doña Dolores Palliser.

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz): Señor Presidente. Señorías.

Se me pide hoy la comparecencia para informar de las repercusiones en la economía canaria del aumento de tarifas que se produjo el 1 de julio por la compañía de bandera Iberia, a efectos de mercancías. El señor diputado interpelante, efectivamente, ha preguntado sobre la repercusión de 1.200 millones. Esta repercusión, que en su momento la hizo oficial la consejería a través de los medios de información cuando le fue requerido, tengo que decir que es correcta y me alegra mucho por mi departamento, porque, después de analizado durante un mes y medio de trabajo, ha dado el resultado de 1.198 millones de pesetas; quiere decir que nos habíamos confundido en 2 millones.

Como usted sabe, la tarifa aérea de carga fue establecida por Iberia sin el visto... las tarifas aéreas de mercancías son libres y, al mismo tiempo de ello, solamente se comunican a Aviación Civil y el Gobierno canario en su momento no tuvo conocimiento de ellas. En este sentido, tengo que decirle que aumentaron los tráficos, se consideran determinados paquetes por tramos, es decir, 45 kilos, 100 kilos y de 100 a 300 kilos (*Pausa.*). Discúlpeme el señor diputado porque es tan puntual el Pleno que no me dio tiempo ni de ordenar los papeles. Ya está. El aumento en envíos de menos de 45 kilos fue del 16%; los envíos entre 45 y 100 kilos fue de 24'7%; los envíos entre 100 y 300 kilos fue de 33% y envíos superiores a 300 kilos, del 53'8; desaparece la fórmula intermedia que existía en el 85 de 100 a 300 kilos y, por lo tanto, a partir de 100 kilos, se establece en un 53'8.

Con motivo de esta subida, la Consejería de Turismo y Transportes remite a la Administración central, al Ministerio de Transportes, el estudio realizado de este aumento desproporcionado de tarifas para que presione y estudie y analice la revisión de estas tarifas en función del grave perjuicio para Canarias, toda vez que nosotros entendemos que el 90% de las mercancías que salen para Península son a partir de 100 kilos, y esto supone, en Península-Canarias, el 90% de mercancías en la que se aplica la tarifa más alta, por tener un peso superior, insisto, a los 100 kilos, supone unos 997 millones de pesetas; Península-Canarias, con el resto de mercancías, que es de un 10% inferior a 45 kilos, supone 50.656.000 pesetas; Canarias-Península, productos perecederos, que se aplica la tarifa reducida TEC por ser productos perecederos —se entiende por productos perecederos los esquejes, plantas, flor cortada y semillas—, 56 pesetas, y Canarias-Península, en resto de mercancías, 95 millones. Esto hace un total de 1.198.914.000 pesetas, como les anunciaba antes. Hay luego un sistema reducido de ULD, que es de un 20%, que es *paletizado* y que se permiten 1.600 kilos, y cuando se agrupan, a partir de 100 kilos por agencia, también tienen un descuento. Pero este no es el caso, porque la repercusión, insisto, ha sido de 1.198 millones de pesetas.

A la vista de ello, el Ministerio de Transportes estudia este tema y plantea la revisión a Iberia. En este intervalo, y trabajándolo con la Secretaría General Técnica del ministerio, se produce un caos en el archipiélago con motivo de la falta de capacidad en las bodegas de los aviones de Iberia y que la mercancía está toda paralizada en los aeropuertos de Madrid y también en los aeropuertos de Barcelona; es decir, en el aeropuerto de Barcelona no se admitían reservas hacia Canarias y en el aeropuerto de Madrid con destino a Canarias había aproximadamente 100 toneladas almacenadas desde hacía más de un mes. La situación era grave y el sector industrial, que fue principalmente el más afectado, se dirigió a la consejería planteando la necesidad de sacar estas mercancías, porque habían recurrido —estos propios industriales— a mandar a sus empleados y pagar exceso de equipaje por 200 o 300 kilos, porque en algunos casos eran repuestos para fábricas y se paraba la producción. En la última reunión que yo tuve en Madrid, planteado el tema y hablado con el sector, llegamos al entendimiento de que era mucho más grave para Canarias el tema de la falta de cargueros, por las implicaciones que esto tenía, que la repercusión de las tarifas en sí, que también es importante. Con lo cual la anterior semana estuve en Madrid con el presidente de Iberia y con el Ministro de Transportes, les planteé, primeramente, la nece-

sidad de un carguero fijo para Canarias, que en estos momentos lo está haciendo bajo una subcontratación un *Hércules* americano de 32 toneladas, con capacidad media de 30 toneladas, que está haciendo dos vuelos semanales a Gran Canaria y dos vuelos semanales a Tenerife. Este carguero, que fue de manera provisional para solucionar una situación transitoria de un *stock* almacenado en el aeropuerto de Madrid, principalmente, ha seguido manteniéndose, en estos momentos ya lleva 16 vuelos semanales, y va a continuar el carguero, fijo para Canarias, hasta tanto Iberia busque una solución definitiva a sus transportes. Esto no quiere decir que la revisión de tarifas haya sido paralizada, se mantiene y se está trabajando con el Ministerio de Transportes en buscar la fórmula adecuada. Tengo la palabra del ministro de que cualquier subida en estos momentos, que repercute en el transporte aéreo de Canarias por cualquier compañía de bandera, va a ser analizada y no va a permitir de aquí en adelante más abusos.

Pero, insisto, la revisión se está estudiando para negociarla con Iberia, pero en estos momentos, por pura estrategia, dejé —como si dijéramos— un poco a un lado el tema de la revisión de tarifas para solucionar un problema de cargueros que me pedía prioritariamente el sector. Por supuesto que, una vez que el carguero esté solucionado de manera definitiva, la revisión de tarifas continúa y, por supuesto, nosotros estamos totalmente en contra de esta subida desproporcionada, toda vez que el tráfico entre Península-Canarias es de 21.000 toneladas aproximadamente, intercanaria es aproximadamente de unos 13.000, lo que supone el 52% de la mercancía que se mueve en Iberia en la red nacional, y a la distancia que está Canarias y con este volumen del 52% en el total de mercancía nacional, francamente tenemos que tener otro tratamiento.

Aparte de que si quiere más datos el señor diputado, se los daré con mucho gusto cuando me interpele.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Palliser.

¿Grupos parlamentario que deseen intervenir? Grupo Mixto, don Gregorio Toledo. Grupo Izquierda Canaria no va a intervenir. ¿Grupo CDS, va a intervenir? (*Pausa.*) ¿Grupo Popular? Don Manuel Fernández. ¿Grupo Socialista, va a intervenir? (*Pausa.*)

Don Gregorio Toledo.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ: Señor Presidente. Señorías.

Señora consejera, en primer lugar, felicitarla como siempre y agradecerle su innata simpatía a la hora de tomar la palabra y la forma de decir

las cosas. Por supuesto, yo creo que, sinceramente, usted es una persona afortunada, muy afortunada, no solamente por detentar el cargo de esa consejería tan importante y tan trascendental y que al fin y al cabo toca usted la industria más importante de los próximos años y además —la que la compone— un sector, yo diría, con una gran imaginación, con una gran iniciativa. Lo hay: lo bueno, lo poco, lo mucho que hay indudablemente se debe a él; es un sector coherente, es un sector en el cual usted se puede apoyar y ya repito que, por muy mal que lo haga, esa industria importante, ese sector turístico va a seguir funcionando.

Pero el tema es mucho más grave, como usted lo sabe y hay que verlo dentro de un contexto mucho más importante, aunque en este momento tocamos un factor, como es el aumento de las tarifas aéreas y de la falta, otra vez —y ya lo estamos diciendo por enésima vez—, de la falta de sensibilidad ante problemas... yo qué diría, como usted dice, de abusos insultantes, que nos tratan igual que si fuéramos, exactamente igual, a pesar de los pesares, de contar con una autonomía, como si de una colonia se tratara.

Mire usted, también usted ha reconocido —y es cierto— que, indudablemente, el incremento de las tarifas aéreas no, no son competencia de nuestro Gobierno, de nuestro ejecutivo autónomo, y que solamente tendría la capacidad de ser oído, ser informado previamente, cosa que tampoco se hace en unos hechos que tanto y tan directamente afectan a la propia Comunidad. Y también es cierto que a estas alturas y a pesar de su buena voluntad, usted sabe conmigo, y tiene que reconocerlo, que es inviable en este instante la reconversión de los precios de tarifas. Eso —*piña asáa, piña mamáa*, que dirá el ministro arriba de turno de Madrid—, eso desgraciadamente ya nos lo tenemos que soportar.

Bien, y usted acaba de decir lo que viene a suponer ese incremento de tarifas aéreas en el caso de Iberia, que, como usted dice, Iberia representa el 52% del total de la mercancía que se traslada a Canarias, con todo lo que supone, y que ese incremento viene a ser casi, casi, un 53% —se dice pronto—, un 53% de aumento de las tarifas en el transporte. Es brutal, pero aquí pueden ocurrir las mayores barrabasadas que ni nos inmutamos. Pero si a eso usted le añade, porque es un factor, lo que está ocurriendo con el registro sanitario —las famosas barreras técnicas—, la etiquetación de origen, las homologaciones, la Ley de Defensa al consumidor —que ya luego lo hablaremos con el señor Bergasa, porque es más bien del otro tema, pero, indudablemente, afecta a todo eso, con todo lo que supone de vulneración y de conculcación de todo nuestro sistema jurídico y fiscal—, está teniendo tal repercusión

en estos instantes para el desarrollo económico de Canarias, que ahí tiene usted una denuncia importantísima, en estos momentos, solamente en la isla de Gran Canaria, de 45.000 millones de negocio con África se ha pasado a 21.000 millones de negocio con África, con todo lo que... O sea, que ya estamos viendo... y entre otras, indudablemente, ha sido debido al aumento de las tarifas aéreas de Iberia y, por supuesto, si quiere usted más, para que hable del tratamiento que Iberia está abusando de ese monopolio, que también conculca nuestra Ley de Puertos Francos, con el trato a las mercancías de Iberia y con el trato a los propios ciudadanos africanos, cuando en otros países... Y nosotros que vivimos de África y que tendremos que mirar a África si queremos tener futuro, yo le puedo decir lo que está sucediendo –bueno, no lo he dicho, lo ha dicho el presidente del Club de exportadores–, cómo tratan al ciudadano africano en Estados Unidos y Francia desde el punto de vista comercial, que incluso le descuentan billetes, le descuentan las estancias y le descuentan el transporte según el volumen de negocios, cuando el volumen de negocios es, por otra parte, una cantidad prácticamente irrisoria, es superior a 15.000 dólares. Así tratan en Estados Unidos y en Francia el negocio con África. Y nosotros, que es fundamental, que vivimos, somos el único núcleo europeo que está en África, así tratamos tan bien el volumen de negocios, y esto está repercutiendo. Si a eso añade usted, como, repito, el aumento de las tarifas, si a eso añade los impuestos que tiene que pagar el ciudadano canario, que hoy resulta más barato transportar un flete desde la Península a cualquier punto de África por Iberia que desde Canarias a cualquier punto de África, aunque nos sorprenda, eso ocurre en estos instantes, eso ocurre en estos instantes. Si a eso se añade –y lo ha reconocido el propio Presidente del Gobierno de nuestra Comunidad Autónoma– la congelación que desde hace años vienen sufriendo las primas al transporte de mercancías en los Presupuestos Generales del Estado, que se han congelado, eso ha representado que la cobertura de flete que está obteniendo el exportador canario sea prácticamente ridícula, y se ha pasado de lo que antes suponía un 30 o un 50% de cobertura económica, que tenía prevista en los Presupuestos Generales del Estado, de la limosna –que es lo único que hemos conseguido siempre de Madrid, ir con la mano así–, pero así y todo, de esa limosna del 30 al 50%, hoy representa, al haberse congelado, el 18 al 20%, porque con esas mismas subvenciones se tiene que subvencionar –y perdón por la redundancia– el incremento de las exportaciones que se están obteniendo de Canarias.

En definitiva, como usted ve, que ese anecdótico, aparentemente, aumento del transporte de...

–hay que verlo dentro de todo lo que está sucediendo–, ya el adjetivo... usted puso abuso, yo digo de la falta de sensibilidad que continúa teniendo –cada vez, diría yo, de forma más sangrante– la Administración central contra nosotros y usted lo acaba de decir: hasta dónde ha tenido que recurrir la iniciativa del comerciante canario, del sector comercial canario, que ante la falta de cargueros de Madrid a Las Palmas o de Barcelona, que ya Barcelona no admite ninguno, de reserva de carga, se tiene que recurrir a mandar empleados suyos a Madrid, a Barcelona, para que se traiga como si de equipaje se tratara. Pero, bueno, ¿es que esto se puede tolerar en estos instantes? Y ustedes, señores del Gobierno, ¿qué es lo que hacen? Yo se lo digo con toda sinceridad, y a usted –le repito– la felicito porque es simpática la forma de decir que habla con el ministro, que le dice las mayores barbaridades, pero son inaccesibles al desaliento (*Abandona su lugar en la Mesa el señor Vicepresidente Primero –Navarro Valdivielso–.*) Eso, sinceramente, es –y lo dije hace mucho tiempo y lo vuelvo a decir ahora–, es lo más importante que tiene que hacer cualquier gobierno, el famoso coste de la insularidad, y vuelve a salir y volverá a salir siempre, y ustedes están terminando la legislatura. Y ahora estamos viendo esa propaganda institucional de una página en todos los medios de comunicación escritos del Estado, y me imagino que los orales también, pagados con nuestro peculio, diciendo las cosas que han hecho bien, y me parece correcto; deben también decir las cosas cuando están haciendo el ridículo.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Toledo.

Don Manuel Fernández tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Señor Presidente. Señores diputados.

Muy brevemente, para hacer algunas consideraciones sobre la comparecencia de la señora consejera, una vez más en el tema de transportes en Canarias: una vez más.

Yo creo que, señora consejera, es grave lo que usted misma ha afirmado aquí; yo creo que usted es consciente del problema, usted por lo menos tiene la valentía de reconocer aquí la injusticia que se está teniendo con Canarias, tanto en el transporte –se acaba de denunciar–, en el transporte de mercancías, como en todo tipo de transportes, marítimos y aéreos, llámese de personal o de cualquier otro tipo, pero hay una raíz, hay que coger el problema de raíz, y este problema de raíz, desafortunadamente hoy no lo podemos hacer nada más... el pueblo canario solamente puede reclamar al Gobierno de Ma-

drid que reconozca nuestras peculiaridades, que reconozca nuestro hecho insular a través del Gobierno autónomo canario. Es la única institución autorizada para hacer con fuerza esa reclamación y hacernos entender en el resto de España, cuál es la situación de Canarias. Si esto solamente se hace a nivel de comunicado, a nivel de ver solamente al ministro y decirle que en Canarias estamos enfadados por que nos han subido el transporte, ésta no es la vía. Tiene que movilizarse nuestro pueblo canario, si es necesario, para que se reconozcan nuestras peculiaridades. Se está haciendo cada vez más dejación, por parte del Gobierno central, de cuál es la situación canaria y el hecho insular. Por eso es que tenemos que aclamar a este Gobierno y sensibilizarlo y que tiene que enfrentarse al problema de raíz, y no consiste, simplemente, en hacer meros hechos de buenos propósitos de enmienda, sino de evitarlo. ¿Y cómo se evita esto? No existe en Canarias sino una sola vía de obtención de un hecho real de nuestro futuro, que es leyes; leyes que garanticen cuál va a ser la financiación de los transportes en Canarias; leyes que de alguna forma compensen la deficiencia de transportes en Canarias, que actualmente —y ya lo hemos repetido y seguiremos repitiéndolo una vez más—, que de los 200.000 millones de pesetas que se gasta el Estado solamente en RENFE, nos den, por lo menos, la parte proporcional que correspondería a las Islas Canarias y que es del orden de los 9.000 o 10.000 millones de pesetas, solamente lo que pagamos todos, incluidos los canarios, con nuestros impuestos para subvencionar las pérdidas de RENFE, sin contar el resto de las pérdidas de las empresas del Estado, de todas las empresas del Estado. Ahí, de lo cual no nos beneficiamos los canarios, sin embargo, estamos contribuyendo también todos los canarios a contribuir con ese gasto.

Esto es lo que hay que plantear sobre la mesa y esto solamente se puede hacer a través del Régimen Económico-Fiscal, y ahí es donde está el quid de la cuestión: tratar con fuerza de obtener un Régimen Económico-Fiscal que garantice nuestro futuro, que sepamos los canarios cuál va a ser el desarrollo económico, industrial, agrícola, etcétera, de nuestra región, y eso se puede reflejar en leyes. Vamos a ver cuándo va a llegar el día que dejemos de seguir llorando en Madrid al ministro de turno y que el ministro de turno reconozca la injusticia que se está haciendo con Canarias y que de aquí en adelante no se va a pasar más. Ése no es el procedimiento; no podemos estar continuamente haciendo ese tipo reivindicaciones cuando tenemos que darnos las leyes que la propia Constitución nos ampara. Tenemos que ir a ese Régimen Económico-Fiscal y ahí tene-

mos que estar unidos todos los canarios, todos los grupos políticos, todas las ideologías, para que de una vez se plasme en ley lo que a Canarias corresponde, y no es ninguna limosna, es lo que por derecho nos corresponde, y el hecho insular está reflejado en la Constitución, y eso hay que saberlo hacer con fuerza por parte del Gobierno autónomo. Si el Gobierno autónomo no tiene la suficiente fuerza para reclamar en Madrid estas reivindicaciones, que lo diga claramente, claramente, que el pueblo canario lo sepa, porque Canarias necesita de un plante fuerte frente a la Administración central.

Aún estamos sufriendo no solamente que nos suban el 50% del transporte de mercancías, que nos suban lo que quieran en el transporte marítimo, que nos suban lo que les venga al primer número en el transporte aéreo de personas, etcétera, sometidos a esas arbitrariedades, aún estamos sufriendo —que usted acaba de denunciar, y los industriales lo están sufriendo— el que no tengamos ni siquiera comunicaciones, que estemos deficientes de comunicaciones, tanto internas como externas, pero en este caso concreto de que existan en los puertos de Madrid y Barcelona ese orden de mercancías paralizadas por falta de transporte, esto es grave. Y no solamente es grave, ¡esto es intolerable!: Canarias no puede estar abandonada del resto de España por falta de medios de transporte. Esto es intolerable en estos tiempos que estamos viviendo y con tal intolerancia debe de ser planteado con energía por parte del Gobierno autónomo, con energía pública, haciendo la denuncia aquí, en los medios de comunicación propios de Canarias, en los medios de comunicación del Estado, en todas partes. Estamos hartos de que se nos olvide que estamos a 2.000 kilómetros del resto de España, y esto es grave si no se considera y se toma conciencia por parte de nuestra Administración central, porque puede ocasionar perjuicios bastante mayores para nuestro futuro y nuestro desarrollo.

Y, dicho esto solamente a título de denuncia pública, que quería hacerlo aquí, porque es donde hay que denunciar nuestros hechos y luego hacernos eco del mismo al resto de la población canaria y al resto del Estado fundamentalmente, que se recoja esto en el resto del Estado, termino diciendo que espero que la señora consejera —que sé que tiene empeño en este tema— motive, igualmente, al resto de los consejeros y al propio Presidente del Gobierno para que haga llegar a la Administración central la verdadera situación de Canarias, cómo se encuentra y cómo se está haciendo una dejación en cuanto a nuestros derechos históricos y a nuestras reivindicaciones y lo que a nosotros nos pertenece.

Muchas gracias, señores diputados.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fernández.

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz): Señor Presidente. Señorías.

Contestando al señor don Gregorio Toledo, que ha hablado de otros temas que también son muy importantes, que no se ceñían a las tarifas, en este caso concreto, de mercancías, pero que son también claves porque la problemática de Canarias con respecto a Iberia y, bueno, de todo el país, porque Iberia o hace una reestructuración o los problemas son generales, lo que pasa es que aquí nos afectan más por el hecho insular. Planteaba el tema de África, de la prima al transporte y de otros temas que sí quisiera aclararle. Yo he aprendido una cosa, precisamente en estos cuatro años de vida política y quizás de muchos de ustedes que hoy están aquí sentados, que es que las guerras se ganan con pequeñas batallas y no frontalmente. Lo que sí le puedo decir es que el problema de África que usted ha planteado verdaderamente tiene toda la razón, pero se está resolviendo; o sea, en una entrevista con Aviación Civil y con los más altos responsables del ministerio planteamos que para qué nos sirve una feria de Canarias, una plataforma a África y un comercio con África si no tenemos líneas, que si Iberia no puede hacer el servicio que por lo menos en los acuerdos bilaterales o en los acuerdos de Aviación Civil o de las compañías de bandera, que, por lo menos, se permita a estas compañías africanas que quieran operar en Canarias que operen. O sea, que ni *el perro del hortelano*, que ni come ni deja comer. ¿Iberia?, estupendo, es nuestra compañía de bandera, pero si no que deje paso a otras compañías. Este tema, por ejemplo, en el caso concreto de Mauritania, va a ser resuelto en las próximas semanas con la visita personalmente del Director General de Aviación Civil aquí a Canarias y su homólogo en Mauritania. Por supuesto, vamos a seguir trabajando, o sea, el tema puntual que me han planteado los exportadores ha sido el de Mauritania y se va a resolver, y hay otros temas puntuales que iremos resolviendo.

Con el tema de la prima al transporte, le doy toda la razón: ha estado congelada. Este año se aumenta, mediante una enmienda socialista que ha sido consensuada con el Gobierno de la nación, 400 millones. No es que uno se quede satisfecho, es un aumento considerable, pero la verdad es que —usted lo sabe y no se le escapamos— hemos tenido que hacer un gran prorrato en los fletes promedio, precisamente por la cantidad de volumen que va aumentando y que se va incorporando a esta subvención con destino u origen en las Islas Canarias. Hemos adquirido ya, o sea,

el compromiso, y ya está recogida la enmienda socialista y aceptada, de 400 millones más para la prima.

En el tema del carguero, bueno, así contesto al señor Gregorio Toledo y al señor Fernández. El carguero ya está solucionado, o sea, es un tema que verdaderamente era sangrante, pero hay la garantía en estos momentos, por parte de la Administración central, de que el carguero se mantiene hasta tanto Iberia busque la solución definitiva. El carguero, el *Hércules*, insisto, de 32 toneladas, que está viniendo dos vuelos semanales a cada una de las islas capitalinas, y que hasta tanto Iberia busque un contrato con una compañía nacional o alquile sus propios aviones de carga, pero que el tema del carguero va a seguir funcionando en Canarias y que no se van a dar los casos que han ocurrido ahora, donde estaban nuestros industriales y nuestros distintos sectores con mercancías paradas durante meses.

El tema de las tarifas, estoy totalmente de acuerdo con usted, pero yo tengo un informe superexhaustivo, que si yo se lo sacara sería todavía más doloroso, y no se lo saco, y este informe lo estamos planteando. O sea, de momento el Ministro de Transportes ha prometido oficialmente a este Gobierno que no va a haber ningún aumento de tarifas de Iberia o Trasmediterránea sin un estudio previo con el Gobierno de Canarias y sin ver las repercusiones que tiene. Esto es un paso. Yo le puedo decir que tenemos un estudio y un informe preparado para mandar a Madrid, porque los datos nos los han pedido, donde la tonelada/kilómetro sería sorprendente lo que cuesta en Canarias y lo que cuesta en otras comunidades de la Península, que, sin embargo, tienen otros medios alternativos de RENFE. Somos conscientes de eso, estamos trabajando en ello y desde luego, quizás tenga usted razón, va a ser difícil que se revisen, a pesar de la buena voluntad del Ministerio de Transportes, que se revisen las tarifas por parte de una compañía, es difícil que una compañía de bandera dé marcha atrás en la revisión de tarifas, pero, desde luego, si no logramos su revisión, por lo menos intentaremos paralizarlas, por lo menos, en dos o tres años, en los futuros dos o tres años, que esto no se produzca.

Muchas gracias. Y, al señor Fernández —perdón, se me olvidó contestar al señor Fernández—. Desde luego, señor Fernández, yo no lloro en Madrid, planteo los temas, bueno, con las posibilidades que tengo, desde unas mínimas competencias que tengo, porque las tengo escasas, pero planteándolo con toda objetividad y con toda dureza cuando la situación así lo requiere. Desde luego, yo estoy de acuerdo con ustedes, porque este es un tema, la problemática del transporte en Canarias, Canarias-Península, que nos afecta a todos y en el que todos estamos involucrados,

y que, desde luego, en este sentido, tanto la Oposición como el Partido en el Gobierno, todo lo que digamos es poco y todos tenemos que luchar conjuntamente, está claro.

El señor PRESIDENTE: Gracias, doña Dolores Palliser.

COMPARECENCIA DE LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, PARA INFORMAR SOBRE LAS ACCIONES DE LA CONSEJERÍA Y DEL GOBIERNO RESPECTO DEL "TERCER NIVEL" EN CANARIAS.

El señor PRESIDENTE: Continuamos con el segundo punto, que es la comparecencia de doña Dolores Palliser para informar sobre las acciones de la consejería y del Gobierno respecto al *tercer nivel* en Canarias.

Doña Dolores Palliser tiene la palabra.

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz): Señor Presidente. Señorías.

Como ustedes saben, el Gobierno de Canarias en su momento, en 1984, a la vista de la situación del transporte interinsular en Canarias, donde en estos momentos tenemos dos 727, que no están siempre fijos, un DC-9 y dos fokker y uno de reserva, y ante la demanda existente, en estos momentos de un millón trescientos y pico mil pasajeros, interinsular, que además está estanca da por imposibilidad de más ofertas, el Gobierno canario se planteó la necesidad de hacer un estudio sobre la viabilidad de una compañía regional. Quisiera aclarar que mejor sería —y aquí debe haber algún especialista— no llamarlo de *tercer nivel* sino líneas regionales, por una sencilla razón: el *tercer nivel* es mucho más pequeño, o sea, normalmente los terceros niveles que funcionan en Europa y en América son para pequeñas distancias y, desde luego, no tienen el volumen de tráfico que tiene Canarias ni la densidad de tráfico, son unas líneas regionales mucho más serias y más complicadas. En este sentido se planteó un estudio que presenté, si mal no recuerdo, a los representantes de los grupos parlamentarios en esta Cámara, sobre el transporte interinsular, hecho por el Gobierno canario, donde planteábamos la alternativa y la necesidad de una flota propia y de una compañía propia que volara en Canarias. Este estudio fue luego sacado a concurso para plasmar la realidad económica de la propuesta nuestra. El estudio fue dirigido en su momento en el Gobierno de Canarias por el Director

General de Transportes en aquel momento, Manuel Medero, y luego la financiación, la viabilidad financiera fue sacada a concurso y adjudicada a METRA-seis. Este estudio sirvió de base para presentarlo en Madrid y que el Ministerio de Transportes estudiara el tema en profundidad. Tuvo en un momento un parón, o sea, no se estudió con profundidad en una anterior legislatura, pero cuando se incorporó el nuevo titular y entra Manuel Medero como Director General de Aviación Civil, se toma este estudio como documento base y el Ministerio de Transportes empieza a analizar la necesidad del transporte aéreo regional para Canarias como vital y prioritario. En el proyecto del Ministerio de Transportes, que hemos tenido muchísimas conversaciones y muchísimas reuniones, prácticamente, el Gobierno de Canarias y el Ministerio de Transportes a través de su Dirección General de Aviación Civil, tenían las ideas bastante claras y se sabía lo que se quería, de tal manera, ya habíamos llegado a un entendimiento en el transporte regional, que, bueno, el ministro lo veía como muy próximo y yo creo que anuncié a esta Cámara que era posible la creación de la compañía muy pronto y que el ministro quería venir a informar personalmente al Gobierno de Canarias, a su Presidente, por lo cual yo no adelantaba más datos, creo decirlo en un abril o un mayo, no me acuerdo, pero hace varios meses de esto, creo que fue una sesión de marzo o abril. Bueno, en este intervalo el Ministerio de Transportes remite al Ministerio de Industria, a través del Instituto, del INI, la propuesta de una línea regional para Canarias. El INI estudia en profundidad la propuesta, tanto del Gobierno de Canarias como del Ministerio de Transportes, y forma el esqueleto, la estructura, empieza a analizarlo —el INI es el INI—, y, bueno, francamente, desde su punto de vista, hace una concepción, un planteamiento que en principio al Gobierno de Canarias le parece preocupante. Con lo cual el Ministro —y no me duelen prendas—, tengo que decir que el Ministro de Transportes tanto como el Director General de Aviación Civil están sensibles con que la problemática del transporte en Canarias es un problema de transporte social y no de números y de cifras y, por lo tanto, el ministerio, una propuesta que iba a salir inmediata, la para y vuelve a analizar, y pide al INI y pide a Iberia una serie de datos, una serie de informes, y en estos momentos el ministerio está estudiando, analizando con lupa la propuesta remitida por el INI, porque lo que quiere hacer son unas buenas líneas regionales para Canarias y, por lo tanto, hasta que no tenga garantías en determinados temas no dará luz verde y su consentimiento en el Consejo de Ministros. Por lo tanto, este tema está en estudio y no ha ido con la aceleración que se proponía en un princi-

pio, porque queríamos, insisto, tanto el Ministerio de Transportes como el Gobierno canario, una serie de garantías sobre las líneas.

Si quiere, el señor diputado me va a interpelar, porque puedo hablar, de toda la problemática del *tercer nivel* —yo llamo *tercer nivel* aunque sean líneas regionales—; sí puedo decir que hay dos filosofías, o sea, hay dos filosofías en principio: compañía pública, compañía mixta, compañía privada, esto es un tema político a resolver en Consejo de Ministros. Puede ser cien por cien una empresa, una filial de Iberia —no se le escapa y hay personas documentadas y cercanas a estas esferas, que por lo tanto pueden saber estos datos—; puede ser una empresa mixta con capital privado. El problema fundamental está en las tarifas y en las pérdidas de la tarifa... las pérdidas que supone la tarifa social a la tarifa real; si las recoge la compañía a fondo perdido, desde luego no habrá empresa privada que entre, depende de si está recogida en los Presupuestos Generales del Estado la tarifa social, la tarifa real. Si este coste está recogido en los Presupuestos Generales del Estado, es posible que entren empresas privadas.

En definitiva, la filosofía en principio parece encaminarse a que sea una empresa pública, pero no está de momento descartado definitivamente si participa el capital privado. De todas formas, el Gobierno canario ha pedido estar en el Consejo de Administración, sea la vía que sea, y esto lo hemos hablado con Madrid, con los dos ministros correspondientes, tanto con el de Industria como el de Transportes (*Abandona su lugar en la Mesa el Presidente, señor Guerra Cabrera, y ocupa la Presidencia el Vicepresidente segundo, señor De la Cueva Fernández.*).

¿Cuáles son los problemas que plantea el transporte regional —o voy a seguir hablando del *tercer nivel*, que todos nos entendemos así—? Verá, el proyecto que nosotros hicimos era muy claro y muy contundente. O sea, nosotros teníamos estudiada la carga, tenemos estudiadas las frecuencias, tenemos estudiadas las horas punta, etcétera, etcétera; nosotros no queremos que se constituya una línea de *tercer nivel*, donde no esté contemplado y tenga garantías suficientes el canario sobre estas medidas, sobre la tarifa, sobre la carga, sobre las frecuencias, etcétera, etcétera. O sea, por ejemplo, el aviocar, avión que, en principio, parece plantearse a propuesta de la Administración central como avión —hay que ser solidario de la industria nacional—, que en nuestro estudio no planteábamos el aviocar, era una de las opciones como el ATP, el ATR —el señor diputado, señor Olarte, sabrá mucho de estos aviones—, una serie de aviones —Fokker-50, que sale en el 87-88—, no planteábamos un avión definitivo, aunque parece en principio que el avión podía estar en el aviocar 235, el Nurtanio, por ser la industria nacional y a

la que todos solidariamente tenemos que apoyar. Pero está claro que el aviocar, el Nurtanio-235, sólo tiene 40 plazas y que, por lo tanto, hay unas horas punta, para poder cubrir estas horas punta, que son Las Palmas-Tenerife, Las Palmas-Arrecife, Tenerife-Arrecife, Tenerife-La Palma, supondría la salida alternativa de cuatro aviocar para cubrir un 727 o, en todo caso, tres aviocar para cubrir un DC-9. Éstos y otros motivos, como la carga, donde un aviocar no tiene carga sino de 100 kilos si va cubierta, llena de equipaje, de pasajeros, donde nosotros nos estamos moviendo en un volumen de 13.000 toneladas interinsulares, bueno, esto, nosotros hemos planteado la necesidad de un carguero permanente, dos, 212, dos cargueros permanentes en Canarias como una compañía paralela de carga, o bien mayor operatividad en los aeropuertos para que la carga se traslade de noche.

Éstos y otros aspectos que seguro me serán preguntados, en resumen, lo que quiero decir es que este tema está parado, en estudio, porque el Gobierno canario tiene ciertas dudas en determinados aspectos, la Administración central vía Ministerio de Transportes y Dirección General de Aviación Civil también las tiene, queremos todas las garantías absolutas porque no queremos estar peor de lo que estamos —que ya es decir— y, por lo tanto, hasta que no nos den las garantías el Gobierno canario... Y es más, tenemos el compromiso oficial del ministro, que no lo llevará a Consejo de Ministros hasta tanto no haya sido estudiado, consensuado e informado el Gobierno de Canarias. En estos momentos está en estudio en el ministerio y esperemos que la próxima semana, en dos o tres semanas, se me llame a Madrid para darme toda la información de lo que ya el Ministerio de Transportes, a los puntos que le planteábamos, haya resuelto y llegado a un entendimiento con el Ministerio de Industria a través del INI.

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Gracias, señora consejera.

¿Grupos que deseen intervenir? ¿Grupo Mixto? (*Pausa.*) ¿Va a intervenir el Grupo Mixto? No. ¿Izquierda Canaria? (*Pausa.*) ¿CDS?

Señor Olarte, tiene usted la palabra.

El señor OLARTE CULLEN: Señor Presidente. Señorías.

Yo no le dedico a la señora consejera los pìropos reformistas que se le han dedicado recientemente, pero, sin embargo, sabe la señora consejera que me he caracterizado siempre por tener un trato realmente cortés y amable con ella en todas sus intervenciones y en las ocasiones

en que hemos tenido que debatir alguna cuestión. Hoy en este mismo tono tengo, sin embargo, que hacer una serie de reparos, más que personales, institucionales, evidentemente, a toda esta cuestión.

En primer lugar, y alegrándome de que el ministerio por fin esté estudiando con lupa, y con una lupa de gran potencia tiene que estudiar este tema que para nosotros puede ser extraordinariamente negativo si se traduce en un planteamiento erróneo de la cuestión, decir que por lo menos hoy la señora consejera ha demostrado encontrarse en el *súmmum* de la sabiduría, por cuanto lo que nos ha dicho sobre este nivel, sobre este *tercer nivel*, sobre el mal llamado *tercer nivel*, es lo que decía el filósofo: *Yo sólo sé que no sé nada*. Posiblemente, no por culpa de la señora consejera, que evidentemente ha hecho un esfuerzo meritorio para imponerse en la cuestión y conoce lo que es el *tercer nivel*, sino porque no conoce a estas alturas lo que el poder central conoce de la cuestión, valga tanta redundancia.

Yo creo que esto hay que situarlo en una realidad, y es la insatisfacción del servicio prestado por Iberia en el archipiélago canario, por muchas razones y no sólo por el servicio en sí, sino también porque es absolutamente inadmisibles que el pueblo español esté tirando año tras año miles de millones de pesetas, que son los déficit de Iberia en el archipiélago canario, cuando realmente se puede prestar ese servicio de una manera más óptima, de una manera más aceptable.

Hace años, en el año 1980, aproximadamente, tuvimos ocasión de intervenir muy activamente en un estudio sobre el *tercer nivel*, que acaso fue el primer estudio que se hizo sobre el particular. Acudimos a experiencias de Estados Unidos, de Holanda, de otras más, hoy en Alemania hay también algunos datos muy importantes y que yo sugiero que se estudien muy de cerca, y se llegó a la conclusión de que la única manera de reducir esos perjuicios tan importantes, que además de una manera inaceptable a nivel nacional el Gobierno nos venía imputando siempre a los canarios, porque decían Iberia está gastando 2.500 millones de pesetas —era entonces—, perdiendo en Canarias, por culpa de ustedes los canarios. ¡No!, es que estaba gastando 2.500 millones de pesetas sin realizar la estructuración racional y adecuada de lo que se está llamando ahora el *tercer nivel*. Siempre hemos creído que es preferible, en Fuerteventura, por ejemplo, que normalmente, pues, cuenta con un 727 al día, y que hay que salir a primerísima hora de la mañana, en plena madrugada, de Fuerteventura, quien tiene que realizar unas gestiones de un par de horas, tan sólo a última hora de la tarde puede regresar a Gran Canaria, pongo, por ejemplo, y que es preferible que en vez de disponer de un

727 para ese servicio se dispusiera, por ejemplo, de cuatro Fokker, de cuatro modestos Fokker. Con lo cual se ganaba en frecuencias y, si al fin y al cabo se perdía algo en cinco minutos más o diez minutos más de duración en el vuelo y algo en la comodidad, que, evidentemente, tiene un reactor de las características del 727 o de un DC-9 incluso, frente al Fokker, sin embargo la cortedad del recorrido tampoco hacía que la cuestión fuese a mayores y, sin embargo, sí se ganaba en frecuencias, y creo que la insularidad y el aislamiento en que nos encontramos los de unas islas con respecto a otras se vería muy paliado si al día Fuerteventura pudiese tener, pues, media docena de frecuencias como mínimo aunque fuese realmente a través de aviones algo más incómodos y de una menor ocupación. Porque, en definitiva, nos iríamos aproximando a algo que es lo teóricamente ideal, y es la existencia de un puente aéreo en las dos islas de mayor tráfico de pasajeros y lo más aproximado a un puente aéreo entre las demás islas.

Se perdían, evidentemente, unos cientos de millones de pesetas en aquel entonces —no sé si eran unos 200 millones de pesetas—, hoy parece que los estudios más recientes lo suelen situar en 500 —todavía no hay nada claro—, pero no son ésas las preocupaciones que en general nos puede producir. Nosotros creo que tenemos que llegar a la conclusión de que es imprescindible totalmente, y eso debe de ser una premisa fundamental, tener más y mejor comunicado el archipiélago canario entre todas las islas. Hoy estamos asistiendo a algo que es lamentable, y es la dificultad de encontrar plazas de avión concretamente con algunas islas que en el momento actual, por razones turísticas, etcétera, pues experimentan una afluencia mayor y hoy es un verdadero calvario garantizar una plaza, pues, cuando uno tiene que hacer un viaje dos o tres días después de la fecha en que decide realizarlo.

Creemos que hay que resolver desde las siguientes premisas. En primer lugar, que el hecho insular ahí está, está en la Constitución y el pueblo español cuando aprobó la Constitución estaba diciendo lo que realmente quedó plasmado en la misma, que el hecho insular hay que respetarlo, hay que reconocerlo y que, por lo tanto, cualquier inversión que se realice tiene que soportarla el Estado español, exactamente igual que nosotros los canarios venimos soportando desde siempre, pues, el coste de RENFE cuando aquí en Canarias, sin embargo, no nos podemos servir de medios alternativos a los vehículos usuales de tracción mecánica por carretera.

Creo que hay que, partiendo de esta premisa, hay que discernir si hay que ir a una empresa pública o privada. Hay que tener muy en cuenta que la aviación es prácticamente imposible en el

tercer nivel, precisamente por las características especiales del archipiélago canario, donde no todo es la gran densidad, sino donde hay recorridos de una muy baja densidad pero que tienen que estar servidos, y que tienen que estar servidos no a dos horas extremas sino a lo largo del día, hay que tener en cuenta que, realmente, contando con el hecho insular, no se puede necesariamente buscar el establecimiento de una línea mirando exclusivamente a la rentabilidad, porque aquí hay una rentabilidad política, y la rentabilidad política clara es que se respete la Constitución y para respetar la Constitución hay que mejorar algo que hoy es realmente lamentable.

Creo que además hay que tener las ideas muy claras sobre el tipo, y ahí sería conveniente que la consejería profundizase en su estudio para plantar cara a Madrid si hay que plantarla, por una razón nada más de responsabilidad nacional, y es si el avión que corresponde y que conviene al archipiélago canario es el Nurtanio, de CASA, que parece que por el Gobierno se viene perfilando como el que va a merecer, pues, el favor del Gobierno. Y aquí no se trata —y esto es muy importante, y lo decimos no sólo como canarios sino como españoles— de proteger los intereses de una empresa nacional, porque el avión de CASA consideramos que es absolutamente inadecuado al archipiélago canario. Consideramos que no se resuelve el problema de la carga con tener dos aviones que se dediquen exclusivamente a realizar la carga, y la versatilidad de los aviones en eso, que un avión por la mañana puede transportar pasajeros y después de quitar todos los asientos, pues, puede transportar carga, eso es inviable totalmente. No podemos tener dos aviones que sólo se dediquen a la carga, sino que tenemos que tener aviones que simultáneamente al transporte del pasajero permitan también el transporte de carga, y eso hoy por hoy no es posible con el Nurtanio, aparte de una serie de defectos técnicos que tengo entendido que en este momento está corrigiendo CASA (*Ocupa la Presidencia el señor Vicepresidente primero, Navarro Valdivielso*).

En definitiva, aquí no se trata de que el *tercer nivel* canario nazca a costa de Canarias y en beneficio de la subsistencia de la industria nacional. España tiene que ser competitiva y allá España y su industria si no lo es, pero lo que no podemos desde aquí es plegarnos a las conveniencias que se vayan a configurar allá para tener aquí, en el archipiélago canario, los aviones que no convienen al archipiélago canario, sino que convienen a una empresa por muy pública que sea, y esto, precisamente, hay que estudiarlo en momentos en que hay una oferta mundial importantísima de aviones de una gran calidad, de aviones de una gran versatilidad y de avio-

nes que para el archipiélago canario serían muy adecuados si observamos, estudiamos y, en definitiva, decidimos de acuerdo con la oferta más ventajosa.

Yo he realizado recientemente algunos vuelos en el llamado *tercer nivel*, en un país que no es, precisamente, tercermundista ni atrasado, sino que en aviación va a la vanguardia de muchos, de la mayor parte de los países, me refiero a Alemania, y yo he realizado entre dos capitales muy importantes... —a lo mejor algún ilustre socialista tuvo que utilizar el mismo avión porque aquellos días se estaba en Nuremberg celebrando también el congreso de los socialistas alemanes—, pues tuve ocasión de trasladarme, no para asistir al congreso de los señores socialistas, evidentemente, pero sí a aquella ciudad, me trasladé desde Hannover hasta Nuremberg —me parece que fue—, y fui en un avión, con una capacidad para 15 o 20 plazas exclusivamente, un pequeño avión, que no se podía uno poner ni derecho, un turbo-reactor excelente, en el cual el café de la mañana lo servía el segundo comandante. Esto pone de manifiesto cómo hay un país como Alemania, que no tiene precisamente las dificultades económicas que tenemos nosotros, que, como decíamos, está a la vanguardia en muchos aspectos de la aviación internacional y, sin embargo, miren ustedes cómo se ahorra y miren ustedes cómo se distribuye y miren ustedes cómo se racionaliza, en una palabra. Ahí, evidentemente, ese avión... ¡ahí sí que pueden mandar el Nurtanio!, que lo vendan a los alemanes, porque en Alemania hay posibilidades de comunicación terrestre y, por lo tanto, si el Nurtanio no lleva mercancías, pues ya las mandarán por ferrocarril, pero éste no es el caso del archipiélago canario (*Se reincorpora a su lugar en la Mesa el señor Presidente, Guerra Cabrera*).

En definitiva, a mí me parece, señora consejera, que este es un tema en el que ustedes deben estar ojo avizor, muy ojo avizor, en este asunto. Creemos que el *tercer nivel* es muy importante en tanto en cuanto se posibilite la mayor frecuencia de comunicaciones y en las comunicaciones y que esto es lo que puede disminuir sensiblemente esa sensación de angustia, como cuando en ocasiones aquí en el archipiélago canario los canarios nos sentimos tan aislados, porque tenemos la dificultad de trasladarnos a otra isla.

Creo que, en definitiva, hay que poner bien claro que si realmente el Estado español a través de Iberia está perdiendo 3.000 millones de pesetas en el archipiélago canario es porque quiere, porque Iberia hace mucho tiempo podía haber dado paso a la posibilidad del *tercer nivel* en vez de boicotearlo, porque lo que sí puedo decir yo aquí hoy —y eso es una cosa que no ha trascendido por ahí— fue precisamente que, ya en las pos-

trimerías de mi mandato como presidente de Aviaco, vi, soporté y padecí la imposibilidad de consumir el *tercer nivel* en el archipiélago canario como entonces lo teníamos configurado, pues precisamente porque desde el seno de Iberia surgieron una serie de voces que lo imposibilitaron. Desde aquí ustedes hoy tienen una capacidad, desde luego, muy superior a la que yo entonces podía tener, muy superior; se trataba de las post-trimerías del Gobierno de la UCD, el Presidente era don Leopoldo Calvo Sotelo, que Dios guarde, y poco podía hacer yo en eso en defensa de Canarias como en tantas cosas más, a los finales del año 1982. Pero ustedes hoy deben encontrarse en una situación completamente distinta; ustedes se encuentran en una comunión permanente y una identificación, al parecer, permanente entre el Gobierno de allá y ustedes, y yo no digo que ustedes vayan a llorar a Madrid, lo que sí es evidente es que ustedes allí protestan muchas veces y después cuando lloran es aquí en Canarias: la señora consejera ha llorado muchas veces aquí en Canarias por la falta de sensibilidad del Gobierno central a muchas de sus peticiones.

En definitiva, yo lo que quiero es que sepa el Gobierno de Canarias y los señores que lo apoyan que, en el momento presente, como siempre, y a pesar de encontrarnos en la Oposición, mi grupo parlamentario estará dispuesto a apoyar al Gobierno de Canarias en todas aquellas cuestiones, en las que, en definitiva, mostrando su disconformidad con los planteamientos que es de prever que se van a producir en el *tercer nivel* con respecto a Canarias, nos lo demanden.

Nada más y muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Olarte.

Don Alonso Valerón, del Grupo Popular.

El señor ALONSO VALERÓN: Señor Presidente. Señorías.

Mi grupo, a la hora de tomar la iniciativa de solicitar esta comparecencia de la señora consejera sobre el apartado del *tercer nivel*, estaba verdaderamente preocupado, preocupado, en tanto que, quizá por nuestra condición de diputados y que nos vemos obligados a viajar permanentemente, oíamos una serie de inquietudes por el personal de los aeropuertos en relación con una nueva tendencia que podría tener la acción del transporte en Canarias, una nueva tendencia que no se sabía por dónde podía derivar. Yo, señora consejera, la estuve atendiendo y si había una preocupación a la hora de solicitar esta comparecencia, en base a ese estudio que en su momento se proveyó con los medios económicos de nuestros Presupuestos, aunque es un tema, obviamente, que debería concierne al Instituto Nacional de Industria, como usted

antes muy bien había expuesto, ahora después de haberla escuchado nos invade una verdadera inquietud. Inquietud en el sentido de que se sabe, si nos asomamos a la programación de Iberia, que hay una serie de anulaciones de vuelo con la inmensa mayoría de las islas del archipiélago que anulan conexiones importantes entre islas, pero lo preocupante no es esto, lo preocupante es que la Consejería de Turismo y Transportes hoy no sabe cómo va a ser una compañía que viene a suplir este tipo de anulaciones, no sabe si es mixta, no sabe si es privada, no sabe si es pública, no se le da al contingente de empresarios que se ven necesitados de utilizar el transporte aéreo para mercancías o para el uso propio de ellos en relación con sus actividades privadas, no sabemos cuál es la suerte que le queda al personal de la compañía y, obviamente, todos esos interrogantes, asentados en la solicitud de comparecencia, la señora consejera no ha desvelado absolutamente ninguno. Es, por tanto, que después de escucharla, señora consejera, y teniendo en cuenta que no es un tema que nos competa a nosotros en tanto a la solicitud de una mayor frecuencia en los vuelos de Iberia, creo que la obligación de mi grupo es solicitar en el Congreso de los Diputados la comparecencia de los responsables de las áreas para intentar, obviamente, incrementar esa frecuencia que el porcentaje, el crecimiento del porcentaje en el pasaje está demandándose, de cada una de las islas del archipiélago, 8%... superior, Fuerteventura concretamente un 16% en el porcentaje del crecimiento, Lanzarote, creo, un 8%. No conozco datos concretos, no soy especialista y lo digo públicamente, creo que todas las islas tienen un crecimiento en el porcentaje de crecimiento en la demanda de vuelos que están... perdón, de pasajes que se están demandando para sus interconexiones. Y es, por tanto, señora consejera, que, repito, mi grupo va a solicitar la comparecencia del responsable del área, sobre todo para intentar que esas omisiones que hoy aquí nos ha presentado, en esta área en concreto, sean suplidas, por lo menos, por la acción de Iberia en tanto que no se traiga al archipiélago una alternativa útil, viable, clara, que pueda, pues, despejar todas las incógnitas que sobre el tema en este momento la señora consejera no ha podido desvelar.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Alonso Valerón.

Doña Dolores Palliser tiene la palabra.

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz): Señor Presidente. Señores diputados.

Yo siento que no se me entienda o quizás haya sido corta en mi planteamiento y en mi exposición.

En primer lugar, yo le tendría que decir al señor diputado, don Lorenzo Olarte, que válgame Dios compararme con un señor que ha sido un año o dos presidente de una compañía de Aviación Civil y a nivel nacional, pero sí le puedo decir que el tema del *tercer nivel*, de verdad, lo conozco, porque llevo meses y meses estudiándolo, profundizándolo. Pero lo que no voy es a apabullar a esta Cámara con datos técnicos, con una serie de temas, bueno, que no creo que sea el momento, es un problema de razonar. Usted me está planteando un tema político y entiendo que esto es un tema político y social más que de aspectos técnicos, de lo cual, o sea, podríamos hablar muchísimas horas sobre el tema.

Mire, nosotros teníamos, el Gobierno canario, la ilusión tremenda —y la tenemos— de sacar un *tercer nivel*, un *tercer nivel* para Canarias, y digo que es líneas regionales, pero vamos a quedarnos en *tercer nivel*; teníamos una ilusión tremenda —y la tenemos— porque creo que una flota permanente de aviones, con una racionalidad, con una flexibilidad, con una rapidez, con unos puentes aéreos que se comuniquen entre islas continuamente, o sea, porque además hay horas altas donde se puede poner determinado tipo de avión, horas medias donde determinado tipo de avión y horas bajas, otro determinado tipo de avión, y depende de la densidad del tráfico entre islas. Todo eso lo tenemos claro, lo tenemos pensado, lo tenemos estudiado, sabemos la carga que existe interinsular, que son 13.000 toneladas al año, todo eso lo tenemos estudiado, y que son productos perecederos: queso, yogur, lechugas, periódicos, medicamentos. O sea, todo eso lo tenemos analizado, estudiado, yo no quiero, con datos, darle cifras. Lo único que pasa es que el Gobierno canario, y lo ha planteado así de rotundo al Ministerio de Transportes, no quiere... o sea, no quiere que se dé luz verde a una compañía si antes no está atado el pliego de cláusulas económico-administrativas de la concesión que se le va a dar a esa compañía. Y en esa concesión, en ese pliego, nosotros queremos establecer una serie de temas, que son puntuales, graves e importantes para las Islas Canarias, porque, desde luego, si nosotros hemos sido los pioneros y el Gobierno de Canarias, precisamente, teniendo un Director General de Transportes, que hoy es Director General de Aviación Civil, nos lanzamos a la palestra para apoyar un *tercer nivel* que fuera mejor para Canarias, lo que no podemos ahora es que fuera un *tercer nivel* que fuera perjudicial o peor para Canarias, y no estamos todavía convencidos de ello y, por lo tanto, hemos pedido que se estudie en profundidad y que se analicen todos los interrogantes e incógnitas que nosotros hemos planteado.

En primer lugar, o sea, estoy de acuerdo con usted en los turbo-hélices, los turbo-hélices son los más adecuados y hay unos turbo-hélices maravillosos en toda Europa, estábamos hablando del Fokker-50, el ATP, el ATR, y hay maravillas de turbo-hélices también, está el aviocar, está en estos momentos, el aviocar está en certificado español y está pendiente del certificado internacional, tiene sus fallos, algunos pequeños fallos, bueno, que eso se está mejorando, porque nada más que hay un avión en experimentación, a todas estas el aviocar no está comercializándose oficialmente hasta que no tenga el certificado, que es normalmente el de Estados Unidos, porque es el de más prestigio, eso lo sabe usted, señor diputado. Bueno, ése es uno de los aviones que plantea la Administración central, como nosotros planteamos otros muchos, porque es que un aviocar, un Nurtanio, sabe usted que tiene 39 plazas, y con 39 plazas, desde luego, en horas punta y en determinada frecuencia, esto no se cubre.

Sí le tengo que decir que nos preocupan mucho las tarifas, y verá usted. Decía: usted no sabe; mire, yo sí sé, el Gobierno canario lo que quiere son unas tarifas claras y unas tarifas sociales. O sea, si la empresa es pública o la empresa es mixta, si está recogida con un contrato-programa con la compañía mediante Presupuestos Generales del Estado, hay fórmulas que tiene la Administración central; lo que nosotros queremos garantizar es la tarifa. Y, yo le puedo decir ahora —para que usted se haga una media— que la tarifa en Canarias, por ejemplo, Valencia-Barcelona está en 24'9 y, por ejemplo, Madrid-Barcelona está en un 20'8 kilómetro/persona y, sin embargo —para que usted sepa—, un Tenerife-Las Palmas está en 21'4. O sea, que está más caro, kilómetro/pasajero, un Tenerife-Las Palmas que un Madrid-Barcelona, que tienen trenes y autobuses, fíjese usted si nos preocupa, si el tema de la tarifa nos preocupa y la queremos atar y bien atar. O sea, que este tema, desde luego, está superestudiado y superanalizado.

Luego está el tema de la carga. Yo al señor diputado le decía que la carga nos preocupa porque además son unos productos... bien es verdad que la carga se tiene que pagar cuando, bueno, el señor quiere comodidades o rapidez, pero hay unos productos que tienen impenablemente o necesariamente —porque esta palabra no es correcta—, necesariamente que ir por vuelo interinsular, por rapidez, por productos perecederos, etcétera. Entonces, yo planteaba, y planteo y he planteado a la Administración central la necesidad de que se cree una línea paralela de carga y entonces hablaba del CASA-212, que —y usted sabe— tiene 2'7 toneladas, 2.700 kilos, para que estuviera... tenemos 13.000 toneladas al año en Canarias. Con dos 212 tendríamos, y la capa-

cidad de cada 212 tiene 2'7 toneladas, para que estuvieran continuamente operando en Canarias. Ese es un planteamiento que hace el Gobierno, que hace la consejería a Madrid. Si no son dos 212, cargueros, fijos entre carga interinsular, podría ser carga por la noche, nocturna, pero creo que va a ser mucho más costoso, por los vuelos, por la apertura de horarios y por los vuelos operativos, que sea mucho más costoso que la solución alternativa de unos aviones adecuados para carga. Ese es un tema planteado en Madrid.

Hay temas... el tema tarifario, el tema de la carga, el tema de las frecuencias. O sea, por supuesto, no pueden desaparecer los reactores, o sea, no los reactores o por lo menos los aviones con la suficiente capacidad en horas punta y altas, y lo he dicho. O sea, este tema lo tenemos porque el tráfico... mire, en estos momentos, sí le podría dar un dato: solamente la salida de Tenerife a las otras islas —La Palma, Gomera y Hierro—, diarias, es de 1.315, de la media diaria: usted imagínese el movimiento que hay en Canarias, todo esto lo tenemos analizado. Por eso precisamente, porque lo tenemos analizado y somos conscientes, no queremos apadrinar ni dar luz verde a un tema hasta que todas estas garantías, todas estas incógnitas estén despejadas; y, por lo tanto, hemos pedido al Ministerio de Transportes que lo pare, que lo analice a fondo, que mire todas estas incógnitas, que las mejore y que luego hablaremos, y el ministro se ha comprometido a ello. Y este es el tema.

Usted hablaba de comuniones. Nosotros somos un partido bien avenido, y lo que sí, la verdad, en cuanto a llorar, la verdad es que sí, a mí me gusta llorar en casa; razones obvias: me siento más cómoda en casa llorando, me desahogo más con los míos.

Y al señor Valerón, bueno, del personal, le tengo que decir que, bueno, hay una serie de nerviosismo con el tema del personal por parte de todas las centrales sindicales, que los estudios que en principio se han hecho, y eso que es curioso porque el del *tercer nivel* agiliza y flexibiliza todos los trámites, con lo cual el señor, y ésa es la rapidez, que pueda ir uno diez minutos antes, coger el billete y llevarse la maleta hasta el propio avión, etcétera, etcétera, esto es quizás la ventaja del *tercer nivel*, el tener la guagua o el *Jet-foil*, más cómodo, como lo utilizamos ahora, sin embargo, con el personal que hay en estos momentos parece ser, no es un hecho definitivo, que los estudios que han realizado los distintos departamentos, parece ser que es tal el tráfico entre la Península e internacional, de *charter*, etcétera, que podría ser absorbida dentro del *holding* de Iberia y de los posibles *holding* que se puedan crear, no habría problemas de personal ni de regulación de empleo,

porque podrían ser absorbidos por vuelos nacionales, internacionales, etcétera. O sea, quiero decir que si se planificara, o sea, que de momento no va a haber, ni se plantea ni por remota... o sea, de momento en los organismos oficiales, una regulación de personal.

Y, bueno, usted estaba planteándome el aumento y la necesidad de vuelos en Canarias. Si no tenemos una flota en Canarias, o sea, tenemos lo que tenemos, en estos momentos no hay más flota en Canarias y por eso precisamente es por lo que estamos luchando, por tener una flota en Canarias, que es el *tercer nivel*. O sea, porque vaya usted a Madrid y no encontrará más flota, pero es que no hay flota ni para vuelos internacionales ni para vuelos nacionales.

Y si usted tiene inquietud, todos tenemos inquietud, y precisamente por eso el *tercer nivel* todavía no ha salido aprobado en Consejo de Ministros, precisamente por la inquietud que tiene el Gobierno canario.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, doña Dolores Palliser.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE MEDIDAS PARA LA APLICACIÓN DE LAS REGLAS TÉCNICAS Y NORMAS DE HOMOLOGACIÓN EN RELACIÓN CON EL RÉGIMEN ECONÓMICO Y FISCAL DE CANARIAS.

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente comparecencia, para informar, el señor Presidente del Gobierno, para informar sobre medidas para la aplicación de las reglas técnicas y normas de homologación en relación con el Régimen Económico y Fiscal canario.

El señor Bergasa tiene la palabra.

El señor CONSEJERO DE HACIENDA (Bergasa Perdomo): Señor Presidente. Muchas gracias. Señorías.

Señor Toledo, voy a intentar responder a la cuestión que su Señoría ha planteado, primero refiriéndome a cuestiones concretas y, en segundo lugar, a los aspectos generales del problema.

Como su Señoría sabe, el Gobierno tiene la obligación de defender el contenido del Estatuto de Autonomía, es una obligación específica del Gobierno y de todas las instituciones, evidentemente, pero el Gobierno está más obligado, y desde ese punto de vista el Presidente del Gobierno de Canarias, desde que se tuvo conocimiento de

la iniciativa de departamentos del Gobierno de la nación, y específicamente del departamento de Industria, de poner en marcha determinados mecanismos de protección extraarancelaria, como serían las normas de carácter técnico, entró en contacto con el Gobierno de la nación, con el fin de prevenir cualquier efecto negativo de dichas normativas y a tal efecto tuvo una entrevista formal con el Presidente del Gobierno de la nación, transmitiéndole no solamente la preocupación que suponía para el Gobierno de Canarias estos hechos, sino la posición más firme, en el sentido de que, en cualquier caso, una normativa de esta naturaleza no podría ni debería afectar a la libertad de circulación de mercancías en Canarias. Hasta el presente las únicas normas de homologación técnica que se han venido aplicando, que afecten de forma directa al comercio exterior canario, se refieren a la homologación de vehículos, vehículos, componentes de vehículos o carrocerías, y hasta el presente, con independencia de la mayor o menor dificultad temporal para la obtención de estos certificados de homologación, hasta el presente se obtenían las certificaciones de homologación sin mayores problemas. Sí es cierto que se han producido determinadas circulares internas, es decir, instrucción de circulares internas, y sí es cierto que el Gobierno de la nación —y en esto no se distingue de la práctica de otros gobiernos, incluidos los de la Comunidad Económica ampliada— pretende establecer determinado tipo de restricciones en forma de normas tecnológicas. Pero también es cierto que a continuación de la entrevista del Presidente del Gobierno de Canarias con el Presidente del Gobierno de la nación, el Vicepresidente del Gobierno de Canarias y Consejero de Industria celebró una nueva entrevista con el Ministro de Industria, el señor Croisier, con el fin de establecer ya un marco de negociación que conduzca a la posibilidad de que las universidades canarias, a través de sus departamentos y laboratorios especializados, puedan expedir los certificados de homologación, que, como su Señoría sabe, es una competencia exclusiva del Estado, reconocida en el artículo 149 de la Constitución. Cito un ejemplo concreto de la prontitud, celeridad y energía con la que el Gobierno de Canarias actúa cuando se producen restricciones a la libre circulación: recientemente se pretendió impedir las importaciones de carnes frescas o refrigeradas cuyo período de almacenaje fuese superior a tres meses; sin embargo, el Gobierno, actuando con rapidez y demostrando ante el Gobierno de la nación que el FORPA estaba incluso enviando al mercado excedentes de carne refrigerada con períodos de almacenaje superiores a éste, consiguió que se eliminase esta restricción a la libre circulación de mercancías y que, por supuesto, que no afectase a la Comunidad Autónoma. Por consi-

guiente, el Gobierno está actuando con prontitud y celeridad y particularmente el Presidente del Gobierno está muy atento a cualquier norma o a cualquier instrucción de la Administración central del Estado que pueda afectar a una restricción de la libre circulación. Esto por lo que se refiere a los problemas concretos y a las gestiones e iniciativas concretas.

Sin embargo, no me resisto a hacer una consideración de índole general, porque su Señoría sabe perfectamente que en los procesos de integración comercial y de los intercambios a nivel internacional uno de los mecanismos clásicos que se han utilizado para sustituir en los procesos de desarme arancelario y en los procesos de ampliación de la libre circulación de mercancías, uno de los instrumentos que se ha utilizado sistemáticamente es el de las barreras técnicas, los aranceles tecnológicos. Su Señoría sabe también perfectamente que el Tribunal Europeo de Justicia tiene como mayor volumen de causas, precisamente, las restricciones establecidas por los estados miembros de la Comunidad a la libre circulación mediante instrumentos de carácter técnico o mediante barreras que supongan restricciones de efecto equivalente a las restricciones arancelarias, y recientemente la conferencia de Río, del Acuerdo General sobre Tarifas y Comercio, ha vuelto a insistir en la existencia de estas prácticas restrictivas a nivel de comercio internacional.

Yo creo que tenemos que distinguir claramente, respecto de los efectos que produce la aparición de estas barreras tecnológicas, tenemos que distinguir claramente dos grandes grupos de efectos. Lo que podríamos llamar restricciones generales a la libre circulación, que desde luego en el caso de la Comunidad Autónoma de Canarias, por virtud de lo que establece el artículo 45.1 del Estatuto y a su vez la norma de la que toma causa, de la Ley 30/72, cualquier restricción de carácter cuantitativo no sería aceptable y muchísimo menos sería aceptable si afectase al principio de libertad comercial tal como lo define el Estatuto y como viene definido en la Ley 30, "libertades de importación y exportación". Yo sí tranquilizo a su Señoría en el sentido de que tengo las cifras de evolución de la balanza de mercancías de la Comunidad Autónoma en el período 82-85 y las previsiones para los primeros nueve meses del año 86 sí le puedo decir a su Señoría que no se ha producido restricción cuantitativa alguna, puesto que las cifras referidas a las importaciones presentan tasas crecientes a lo largo de todo el período, y por supuesto las presentan en 1986.

Eso por lo que se refiere a lo que llamaríamos los efectos de restricción cuantitativa sobre los intercambios. Sin embargo, hay otro

grupo de efectos, que también afectan a la libertad comercial y a la libre circulación, que son los efectos sobre las empresas comerciales cuando se encuentran con situaciones derivadas de la existencia de grupos transnacionales o de empresas participadas o filiales de grupos transnacionales. Efectivamente, sabemos que determinadas empresas transnacionales están tratando de desviar las corrientes de los intercambios desde determinados centros originarios hacia los grupos filiales, hacia las empresas filiales o hacia las empresas participadas de otra área, y que, evidentemente, estas decisiones, tomadas a nivel empresarial, insisto, tomadas a nivel empresarial, se traducen en ventajas para el intercambio de determinada área, y desde ese punto de vista el Gobierno también está muy atento a los efectos que producen determinadas normas, como son, por ejemplo, las normas de registro sanitario, cuando se trata de duplicar o triplicar el registro de productos mediante la artimaña o el mecanismo de exigir a un producto ya registrado con registro sanitario en origen o con registro sanitario previo, registrarlo nuevamente, con el fin de evitar que se produzca el intercambio o el comercio con el país de origen. Eso también es una práctica y que afecta fundamentalmente a las empresas, sobre todo a determinadas empresas comerciales canarias que, por sus propias características, no pueden afrontar una competencia de esa naturaleza frente a grandes empresas transnacionales o grandes empresas de ámbito multinacional. Eso sería el otro aspecto de las restricciones cuantitativas.

Resumiendo, el Gobierno ha actuado con toda la prontitud y celeridad que le permite el conocimiento de estos hechos. El Presidente del Gobierno ha puesto de manifiesto claramente al Presidente del Gobierno de la nación nuestra preocupación y, desde luego, nuestra firmeza a la hora de defender las libertades comerciales; el Vicepresidente negocia con el Ministerio de Industria la posibilidad de que los laboratorios y departamentos dedicados a la expedición de certificados técnicos se ubiquen en Canarias, mediante convenios o mediante concertación con instituciones canarias capaces de ejercitar mediante convenio una competencia que, como su Señoría sabe, es exclusiva del Estado. En tercer lugar, el Gobierno, siempre que aparece un síntoma o una medida, de la naturaleza que sea, que supone una restricción clara —y efectivamente, supone una afectación clara— a la libertad de intercambios canaria, actúa con toda la celeridad y prontitud de la que es capaz y posible.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Bergasa.

¿Grupos que deseen intervenir? Grupo Mixto, señor Toledo. Grupo CDS, no va a intervenir. Grupo Popular, señor Fernández. Grupo Socialista.

Don Gregorio Toledo tiene la palabra.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ: Señor Presidente. Señorías.

Señor consejero, otra vez con el mismo tema. Bueno, yo creo que no hay otro tema, si usted me lo permite, y usted lo sabe mucho mejor que yo, que es consciente de que ésta es Canarias y esto es lo que nos distingue como región, y antes decía la consejera su mecanismo de actuación, muy respetable por otra parte, ya usted me dirá si... no lo parece, que sea su mecanismo de actuación también, cuando ella decía que prefería las pequeñas batallas y no ganar la guerra, ganar las batallas de cada día, usted, por la exposición que ha hecho, parece que ataca en los dos frentes, con diversidad de resultados, eso por supuesto y es evidente, porque lo que está claro es que seguimos... Yo creo que le interpele a usted, más o menos, desde aquel famoso... ¡no!, no era usted en aquel entonces —de los pocos cambios que se han producido en este estable Gobierno—, al anterior de su ramo sobre el coste de la insularidad y —tema por nosotros también tocado y fundamental, porque creemos que es un problema fundamental, no por otra cosa— se nos remitió y se nos dijo que por supuesto aquello iba a quedar perfectamente zanjado y se iba a estudiar prioritariamente nuestro famoso coste de la insularidad y se iba a proponer que fuera asumido por los Presupuestos Generales del Estado. Estamos ya al final del mandato del Gobierno socialista y estamos en la misma tesitura. Lo que pasa es que si bien es cierto que siempre, siempre, desde siempre, desde el inicio de la propia Ley de Puertos francos, en el año 1852, ya se ha conculcado esa propia ley, que ha ido en aumento a lo largo de los tiempos; lo que está claro es que nuestra fiscalidad ahora, respecto a las conculcaciones a las que está sometida diariamente, ha ido *in crescendo*, y la prueba está en que ya no solamente se conculca nuestra propia Ley de Puertos francos, sino nuestro propio REF, nuestro propio Estatuto de Autonomía, la propia Constitución y ya por último, nuestro propio Tratado de adhesión de la comunidad canaria a la Comunidad Económica Europea, como usted sabe, incluso muchísimo mejor que yo, y ese es el tema.

Entonces, solamente usted ha aportado un dato, que es cierto —yo soy consciente de ello, ¿no?—, pero yo creo que la ceremonia de la confusión está plenamente servida, plenamente ser-

vida, en estos instantes. Yo me imagino al simple ciudadano de a pie el tinglado que tiene que tener y la empanada mental al respecto, si se está obrando como se debe actuar, porque usted dice indudablemente, y esto es cierto, léase las declaraciones del propio Presidente que asume el problema, que va a hablar nada menos que con el propio Presidente de la nación a las propias y continuadas alegaciones del propio Delegado de la propia Comunidad Autónoma, que, vamos, a ultranza defensor de nuestras... y, además, denunciando públicamente de los abusos continuados que al respecto se hacen. Ustedes lo asumen, el propio Presidente lo asume, pero seguimos exactamente igual; lo que pasa es que sí, en las actuaciones diarias y si, por supuesto, si el propio Delegado de la Comunidad Autónoma no transgrediera diariamente esa serie de disposiciones y de normativas de rango inferior, hubiese sido un verdadero caos; lo que pasa es que en vista del escasísimo caso que se le hace, pues no le ha quedado más remedio que saltarse —aquí entre nosotros— la ley a la torera, porque si no hubiese sido irresistible. Y añádase a todo eso también, pues, no sé si se lo decía antes a la propia consejera, indudablemente, estamos, afortunadamente para todos, en un período económico boyante a nivel mundial, que de alguna manera repercute en nuestra situación, pero otro sería el cantar si ese *boom* económico que todo el mundo civilizado y el mundo occidental está teniendo, hubiese sido una fase de regresión y se siguieran cometiendo la serie de abusos al respecto.

Usted lo ha hecho y lo ha hecho con todo el conocimiento que usted tiene al respecto de la serie de transgresiones, eso... Claro, ahora hay que ya sectorizar y que la gente nos entienda yo creo que resulta bastante difícil, porque hasta qué punto son sutiles los mecanismos que se emplean, pero vamos, hasta ahora, como usted sabe, Canarias, todo el mundo importaba libremente y nadie tenía que registrar nada ni aplicar derechos importadores; ahora aparece el importador peninsular, que se ha hecho dueño del terreno y ha registrado los derechos en cuanto se lo permitió la legislación, y resulta que el pobre importador canario, el que sea, no tiene más derecho que dirigirse al señor en cuestión que haya tenido la habilidad o la picaresca de registrarse, y todos los productos que aparecen por aquí tenemos que pagarles nuestro canon, además de todos los cánones que aquí había que pagar. Esto se hace... vamos, esto está clarísimo, esto supone en estos instantes que usted dice que defiende y que defiende maravillosamente a la economía canaria, esto supone que desaparecen del mercado

los importadores canarios, todos, ¡fuera!, que tradicionalmente traían determinados productos o que los consumidores pagarán el sobreprecio correspondiente. Si a eso se le añaden los registros sanitarios, y aquí hemos tenido declaraciones, por supuesto —por eso yo digo que la ceremonia de la confusión—, viene el Ministro de Sanidad de turno, el Director de Farmacias, sí, tienen toda la razón, se hace un informe incluso por la propia abogacía del Estado, soporte jurídico nada menos que de la delegación autonómica del Gobierno central, se hace un informe —que usted lo tiene, ¡claro, no lo va a tener!— donde se dice que tenemos toda la razón; en cambio, eso, parece que no opinan.

Y, entonces, por último, yo sinceramente se lo digo, yo no lo entiendo, no entiendo cuál es nuestra actitud. Nosotros hacemos una interrelación en su día al respecto, una interrelación importantísima, creemos nosotros —y perdón—, a consecuencia de esa interrelación que se debate aquí, hacemos una moción, una moción que tiene cuatro puntos, cuatro puntos, y que la tengo aquí delante —por eso digo que la ceremonia de la confusión está servida—, y esa moción es votada en contra en los tres primeros puntos por este Parlamento y solamente se aprueba el punto cuarto, y a esto no hay derecho. Esto es lo que la gente tiene que saber, eso es lo importante, porque ustedes no dicen aquí lo mismo que dicen en la calle. ¡No!, no lo dicen, usted sí, señor Bergasa, pero usted no es todo el Gobierno, usted es una pieza muy importante del Gobierno, porque aquí el señor éste, nada menos que el portavoz del grupo, pues poco menos me dijo que no era necesario que nosotros dijéramos el primer punto de la moción, y se lo voy a leer: “Instar al Gobierno de Canarias a fin de que interese al Gobierno de la nación para que derogue, en su caso, adapte toda la legislación vigente en materia económico-fiscal y financiera de aplicación en Canarias a su Régimen Económico y Fiscal, de tal forma que las islas puedan gozar, efectivamente, de un régimen especial basado en la libertad comercial de importación y exportación y franquicias aduaneras y fiscales sobre el consumo”. Si un Parlamento canario dice que no a esto, ¿a dónde vamos, hombre? Nos tendríamos que ir a nuestra casa, si tuviéramos la más mínima vergüenza, sinceramente, ¡a casa! Porque después ustedes dijeron: “no, no lo aprobamos, porque el señor Toledo... las elecciones estaban cerca”. Disparates, los disparates de siempre y las elucubraciones de siempre. Esto se votó en contra en este Parlamento. Otro punto que se votó en contra: “Instar al Gobierno de Canarias a fin de que interese al de la nación para que se suspenda con carácter de

urgencia la aplicación en Canarias de la normativa relativa al registro sanitario, homologaciones técnicas, etiquetado de origen, autorizaciones administrativas de importación", etcétera, etcétera... ¡Esto se ha votado en contra en este Parlamento de Canarias! Señores: ¿no es para avergonzarse?, ¿qué hacemos?, ¿qué hace usted diciendo aquí, que me ha precedido en el uso de la palabra, diciendo lo que ha dicho, señor Bergasa?, y yo sé que usted es un técnico que defiende a ultranza esto. Es la ceremonia de la confusión, y no solamente en este tema, para nuestra desgracia, en otros muchísimos temas, la ceremonia de la confusión, es una falta de respeto impresionante hacia el ciudadano canario, y yo ya no sé qué hacer. Sinceramente, hemos llegado a un grado tal que yo como parlamentario ya no sé qué hacer. Si a estas cosas, aquí, y no digamos ni pedirle a don Felipe González nada, porque eso es no tener vergüenza, sinceramente, cuando nosotros aquí decimos que no a estas cosas. Entonces lo que la gente... informarle al pueblo canario de lo que sucede en este Parlamento, y entonces quedaremos conformes, porque después, si los siguen votando a ustedes, que son en estos momentos los que tienen la responsabilidad... Yo respeto, y como he respetado siempre y seguiré respetando, porque lo creo un pilar de la democracia, la votación popular, pero las cosas hay que decir las claras y yo no me presto ni me prestaré jamás a servir como una pieza más a la ceremonia de la confusión.

Muchísimas gracias.

El señor PRESIDENTE: Señor Toledo, simplemente para decirle que no confunda su Señoría el concepto *Parlamento* con la actitud de determinado grupo político. Aclárelo bien porque es que las mociones son iniciativas ya de la Cámara. Entonces, eso es importante matizarlo porque está hablando de Parlamento y el Parlamento es una institución.

Muchas gracias, señor Toledo.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ: ...(*Ininteligible.*) digo que las personas que componen los parlamentos, en este caso las personas que componen este Parlamento.

Gracias, señor Presidente.

(*El señor Consejero de Hacienda, Bergasa Perdomo, solicita intervenir.*)

El señor PRESIDENTE: Bien.

Señor Fernández. Un momento, señor Bergasa, el señor Fernández tiene la palabra.

El señor FERNÁNDEZ GONZÁLEZ: Gracias, señor Presidente. Señores diputados.

Sí, el señor Toledo dice "otra vez con el mismo tema", y parecen cosas diferentes, el transporte y el tema económico, pero evidentemente la raíz es la misma; la raíz es que nuestro Régimen Económico-Fiscal ha dejado de funcionar, no funciona, le ha sido raptado a Canarias y no ha sido repuesto, ése es el problema. El problema es que tenemos la misma raíz de los problemas y estaremos dando vueltas en torno siempre al mismo sitio mientras no tengamos la solución adecuada en nuestro Régimen Económico-Fiscal.

El problema es que nuestro estatus económico ha sido totalmente cambiado. A nosotros, a los canarios, se nos ha dicho: ustedes pueden seguir por la libre libertad comercial, pueden seguir con su REF adaptado, pueden seguir con sus peculiaridades económicas y fiscales, se nos dice esto, pero la realidad es que funciona por otro lado. Al integrarse España en el Mercado Común, por más que nos digan que vamos a seguir con nuestras peculiaridades, es simplemente mentira, esto hay que decirlo: es mentira; no puede funcionar, no puede funcionar simultáneamente el que España esté integrada al Mercado Común, que una parte de España esté fuera del Mercado Común y que haya normas que sean diferentes. ¿Y por qué?, porque si hay unas barreras tecnológicas en aspectos sanitarios, no puede haber ninguna fórmula de que esas normas sanitarias sean malas para el consumidor peninsular y sean buenas para el consumidor canario. Esto no se puede arreglar, a no ser que el propio Gobierno español dé alguna explicación al resto de los países de que hay dos tipos de españoles: que unos pueden consumir con unas normas tecnológicas para una parte de España y la otra parte de España consume con otras normas tecnológicas.

La realidad es que antes de la incorporación de España al Mercado Común la industria nacional se protegía del resto de las importaciones del resto de los países mediante aranceles con dinero. Al incorporarnos a la Comunidad Económica Europea —mientras que en Canarias no existían esos aranceles, aquí entraban libremente estos productos, esta era la libertad comercial—, al incorporarnos a la Comunidad Económica Europea, estos aranceles tienen a ir descendiendo cada vez más hasta desaparecer y entonces surgen las barreras tecnológicas, que han sido norma usual en el resto de los países de la Comunidad Económica Europea. Ponen sus propias normas para proteger ciertos sectores industriales de las industrias nacionales respectivas, pero se olvidan de que en Canarias no hay industrias que proteger, por lo menos en la industria a gran nivel de protección con esas barreras tecnológicas, y el perjuicio de esto está en la deficiencia de esa industrialización en Canarias, que no tenemos ningún tipo de beneficios con las barreras tecnológicas

y tenemos todos los perjuicios de no poder seguir utilizando nuestro sistema de libertades comerciales. Esta es la realidad. Y la realidad es que en la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea hay una cantidad de flecos, que se llaman, que ya han dejado de ser flecos, porque la realidad nos ha dicho que se han convertido en melenas y hay que pelar rápidamente, hay que pelar rápidamente esta situación, esto no son ya flecos. El tema del IVA es una realidad que está ahí, que estamos pagando injustamente los canarios un IVA, que se nos dice que no pagamos IVA y que seguimos pagando IVA en una serie de productos. Eso es una realidad. La realidad está en los propios arbitrios de lujo, que tenemos aquí pagando durante un tiempo un excedente en cuanto a los arbitrios de lujo, mientras que en el resto de España habían bajado; es el tema de improvisaciones, leyes que vienen a posteriori para suplir, parchear y demás. Todos estos perjuicios los estamos pagando los canarios, y todavía no he visto por parte de nuestra Administración central un solo punto de buena voluntad en compensar todos estos perjuicios que ha ocasionado la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea, el costo que ha significado para Canarias. Todavía esto no se ha reflejado por parte de la Administración central, y este es el quid de la cuestión, y esto es lo que se está pidiendo continuamente. Evidentemente, creo que va a ser muy difícil para el Gobierno central solucionar el tema de las barreras tecnológicas, pero que pongan contrapartidas en Canarias, que pongan incentivos de cualquier tipo al establecimiento de industrias en Canarias, cualquier otra fórmula, porque esto va a ser difícil de solucionar con medidas de buena voluntad, con medidas de quejas por parte del Presidente del Gobierno canario al Presidente del Gobierno central, porque las realidades después van por otra parte.

Y, dicho esto, volver a acabar con la misma moraleja: señor consejero, usted tiene la palabra, acompañado de su Gobierno, la buena voluntad, obtengamos un REF para Canarias que compense todas las deficiencias en que hemos quedado con la incorporación de España a la Comunidad Económica Europea, un REF, no solamente un REF fiscal sino un REF económico, que es lo que aquí estamos discutiendo hoy: transportes, libertad comercial, etcétera; un REF económico que nos garantice el futuro de Canarias. Esto es lo que pedimos, y en esto, señor consejero, estamos todos los grupos parlamentarios para luchar, arrimar todos el mismo hombro en conseguir y reclamar del resto de la sociedad española esas realidades para Canarias, y repetimos siempre lo mismo. Solamente era esto.

Gracias, señor consejero. Señor Presidente.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Fernández.

Señor Bergasa.

El señor CONSEJERO DE HACIENDA (Bergasa Perdomo): Señor Presidente. Señorías. Señor Toledo. Señor Fernández.

Yo creo que lamentablemente han vuelto a fallar y a errar en el fondo, en la forma, en la oportunidad y en los resultados, porque para tan malos resultados no valía la pena hacer tan enormes esfuerzos. Y además tengo que confesar a sus Señorías que por un momento pensé que les estaba traicionando el subconsciente, porque yo siempre había creído que Canarias era parte integrante de la nación española, pero por lo visto parece que dentro de poco vamos a empezar a pensar que no, por las cosas que se oyen en algunos ámbitos y particularmente en este Parlamento.

Mire usted, señor Toledo, dramatizar, dramatizar fuera de lugar es muchísimo peor y contribuye más a la ceremonia de la confusión que asumir con absoluta y total serenidad y conciencia de quien es nuestro interlocutor problemas que nos afectan de forma muy directa. Yo le puedo decir a su Señoría que todavía estamos esperando que algún ciudadano que ha visto conculcados sus derechos subjetivos, en base a los que le confiere el Estatuto de Autonomía y la Ley 30, entable un pleito en los tribunales para defenderse de una "agresión" —que yo la entrecorrijo, porque con las palabras lo más que puedo hacer es enfatizarlas—, de una "agresión" de la magnitud y de la naturaleza que su Señoría pretende presentarnos aquí. Sí es cierto, y lo hemos reconocido y eso no es una circunstancia específica de este país, es una circunstancia que afecta a todo el comercio internacional, incluidas las uniones aduaneras como la Comunidad Económica ampliada, y su Señoría sabe perfectamente que los británicos cambian las normas de etiquetaje de los productos todos los 25 de diciembre y los franceses y los italianos se quedan sin exportar dulces a Gran Bretaña cuando llega la Navidad, y lo sabe perfectamente y sabe que el Tribunal de Justicia europeo está lleno de pleitos y de causas que suponen restricciones a la libre circulación, y sabe su Señoría también que son prácticas sistemáticas y continuas en el comercio internacional. Y el Gobierno de Canarias es consciente porque es un Gobierno y no es un grupo de amigos que se dedican a organizar algaradas frente al Estado ni frente a nadie; es consciente de que tenemos instrumentos jurídicos para defendernos y los vamos a utilizar, ya los hemos utilizado; cuando el Estado ha promulgado normas jurídicas con la pretensión

de aplicarlas como normas de carácter general en Canarias las hemos impugnado, como la Orden Ministerial, de 28 de febrero, sobre Régimen de comercio exterior canario. El Gobierno de Canarias no tiene miedo a enfrentarse cuando está defendiendo los derechos de esta Comunidad con el Gobierno de la nación en el marco de la Constitución y de las leyes, en el marco de la Constitución y de las leyes, y no en el marco de las algaradas.

Las restricciones cuantitativas al comercio exterior, insisto... —y voy a tener que leer a su Señoría las cifras, con lo cual sus Señorías me van a decir que el Consejero de Hacienda es un pesado, que los aburre en el Parlamento—, y los saldos de la balanza de mercancías. Mire usted, la economía y las personas y empresas responsables de esta economía saben que en 1986 Canarias va a tener un saldo positivo en la balanza de bienes y servicios, y lo saben porque lo están palpando, porque está ahí, porque estamos recibiendo renta del resto del mundo, porque hemos conseguido, dentro de nuestras dificultades y en una situación penosa de desempleo y de dificultad económica, esta economía está reaccionando, y está reaccionando a pesar de los vaticinios catastrofistas y de los dramatismos a los que no debe haber lugar porque estamos enfrentándonos con problemas muy serios.

Y, señor Fernández, el Gobierno ha hecho en función de su responsabilidad lo que consideraba conveniente. En una próxima comparecencia tendré la oportunidad de explicar nuevamente cuáles han sido los criterios de política fiscal que se han aplicado respecto de la tributación propia. Pero, en cualquier caso, el Gobierno es consciente de que cualquier medida que proceda del Gobierno de la nación, medida legítima, emitida o producida en el marco de la Constitución y las leyes que pueda rozar o bordear los intereses representados por los derechos que protege la Ley 30 y el Estatuto de Autonomía, este Gobierno va a actuar con toda la energía que sea necesaria.

Y, por último, y es una cuestión puramente personal, le diré a su Señoría que por muy buen técnico que su Señoría me considere, lo cual agradezco profundamente, yo estoy en este Gobierno no en esa condición, sino en la condición de corresponsable político de sus decisiones.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Bergasa.

Señor Toledo.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ (Desde su escaño): En fin, creo que se han dicho cosas que

yo no he dicho, y creo que me tengo que aclarar, como la palabra *algarada*.

El señor PRESIDENTE: Señor Toledo, yo le podría conceder la palabra para que su Señoría conteste si le traiciona o no el subconsciente, que es la única frase que el señor consejero ha dicho que pudiera haber molestado a su Señoría, pero no entre en el fondo de la cuestión, por favor. Es que las alusiones no permiten entrar en el fondo de la cuestión, simplemente contestar muy brevemente sobre ese tema.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ (Desde su escaño): Señor consejero, creo que a mí no me traiciona el subconsciente, en absoluto, yo he venido aquí a decir lo que he hecho, desde el punto de vista de iniciativas parlamentarias, porque entre otras cosas es mi obligación denunciar esta situación desde hace un tiempo, por supuesto sin algaradas de ninguna clase, entre otras cosas porque no es mi estilo.

Yo no he sido catastrofista, he recogido, por supuesto también, el *boom* económico por el que estamos atravesando y que usted se lo hace presuponer a la política de ustedes, a la política económica. ¡Hombre!, yo creo que existen otros factores que están en el ánimo de todos, que también apuntan a esa posible consecuencia.

Y, por supuesto, lo que dije y vuelvo a repetir es que la ceremonia de la confusión está servida, que este Parlamento o estos parlamentarios no están siendo coherentes con el tema y que hay una gran confusión, y que repito. Y además no lo he dicho yo, y creo que eso es más tremendo, pero yo me alegro que lo haya dicho nuestro propio Presidente del Gobierno, aparte de otras instituciones, que ya que no nos hacen caso y continuamente se conculcan nuestra fiscalidad y nuestras normativas jurídicas, entonces lo que habría que hacer es dirigirse al Tribunal Constitucional e incluso al Tribunal de la Comunidad Económica Europea, y eso no lo he dicho yo, eso lo ha dicho el propio Presidente de nuestra propia Comunidad Autónoma. ¿Eso es una algarada o eso es hacer lo que teníamos que hacer desde hace mucho tiempo? Y usted lo entendería, porque si hasta ahora usted contara, con jurisprudencia del Tribunal Constitucional acerca de las conculcaciones que se han hecho de nuestra fiscalidad, estaría mucho más tranquilo y mucho más fuerte a la hora de redactar nuestro nuevo Régimen Económico y Fiscal.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Toledo.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR PRESIDENTE DEL GOBIERNO AUTÓNOMO, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CENTRO DEMOCRÁTICO-CDS, PARA INFORMAR SOBRE MEDIDAS EN MATERIA DE POLÍTICA IMPOSITIVA EN RELACIÓN CON EL ARBITRIO SOBRE EL LUJO EN CANARIAS Y OTROS.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR VICEPRESIDENTE DEL GOBIERNO Y CONSEJERO DE INDUSTRIA Y ENERGÍA, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE PERJUICIOS ECONÓMICOS Y SOCIALES DERIVADOS DE LA APLICACIÓN DE LA SUBIDA DE LOS IMPUESTOS SOBRE LOS CARBURANTES EN EL ARCHIPIÉLAGO CANARIO.

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la siguiente comparecencia, que es la número 6, porque respecto a la cuarta el Grupo Parlamentario Centro Democrático-CDS, que la ha instado, ha solicitado un aplazamiento; y respecto a la quinta, tengo que decir que se ha presentado en el día de ayer ante la Mesa de la Cámara un escrito del Gobierno en el que manifestaba su deseo de aplazar esta comparecencia por encontrarse en Venezuela el Consejero de Industria, Vicepresidente del Gobierno, que tenía que exponer el tema.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, INSTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, PARA INFORMAR SOBRE MEDIDAS PARA LA ERRADICACIÓN DEL CHABOLISMO.

El señor PRESIDENTE: Entonces estas comparecencias quedan aplazadas y pasamos a la del señor Consejero de Obras Públicas, que está instada por el Grupo Mixto, para informar sobre medidas para la erradicación del chabolismo.

Tiene la palabra el señor Medina.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (Medina Jiménez): Señor Presidente. Señores diputados.

Señor Toledo, en la comparecencia que usted hace, pide a la Mesa que el Consejero de Obras Públicas venga a explicar qué ha hecho para la erradicación del chabolismo, las contradicciones existentes entre el contenido de la petición de comparecencia y los fundamentos de la comparecencia me obligan previamente a

tratar de evidenciarlos. Estas contradicciones se deben fundamentalmente a que usted, en el fundamento de la comparecencia, y referidos a El Confital, hace las siguientes aclaraciones; dice usted que en El Confital existen numerosas familias que tienen vivienda de protección oficial y utilizan chabolas como lugar de recreo. Luego, esta contradicción me lleva a pensar que usted no tiene claro cuál es la responsabilidad de la Consejería de Obras Públicas en cuanto a las conocidas chabolas y usted está hablando de algo tan diferente como es el chabolismo costero, tan habitual en las costas de Tenerife, de Gran Canaria o del resto de las islas.

También hace usted una serie de alusiones, con las que yo no estoy de acuerdo en este fundamento, como pueden ser que al lugar de la situación de este chabolismo costero usted le da más importancia que esté situado en un sitio u otro. Sé que usted lo explica pero tiene esa contradicción, que lo hace objetivo prioritario el lugar de su situación.

Sin entrar en lo de la enfermedad de la playa de Las Canteras, paso a indicarles lo que este Gobierno fundamentalmente ha hecho en la erradicación del chabolismo, otra cosa distinta es el chabolismo costero, me refiero a los que son competencia de vivienda, en materia de vivienda, del Consejero de Obras Públicas.

En primer lugar, yo no sé si usted conoce, porque para cualquier problema hay que estudiar el problema, si usted conoce el documento del Plan cuatrienal de viviendas, no sé si lo conoce, y si lo conoce me gustaría que pudiéramos discutir sobre el mismo y su contenido tanto a las viviendas de protección oficial públicas como las privadas. Y le quiero indicar que el Plan cuatrienal de viviendas es un plan de todas las comunidades autónomas de España, solidarias, absolutamente todas, y que hoy por hoy es un plan que está teniendo éxito, y no son informaciones nuestras parciales sino de la federación de empresarios de la construcción quien da estas noticias de que vamos bien en el Plan cuatrienal y Canarias creo que excepcionalmente bien, tan bien como dice la ley.

Me imagino que también conoce otro trabajo que hemos publicado, recientemente publicado —se lo traigo porque es del Boletín Oficial de hace unos días, del lunes 10 de noviembre, pero el trabajo es anterior, fue publicado el día 10—, donde en el anexo último, en el anexo último, existe lo que llamamos la bonificación que se puede hacer a personas necesitadas en las viviendas de rentas, cosa que, como usted bien sabrá, en Canarias, el Gobierno de Canarias, todas las viviendas de promoción pública, o sea, la que ejecuta directamente con presupuestos aprobados por este Parlamento, son de renta y llegamos a la bonifi-

cación de hasta el 90% y después pasaré a explicar qué quiere decir esto (*Abandona su lugar en la Mesa el señor Presidente y pasa a ocupar la Presidencia el señor Vicepresidente segundo, señor De la Cueva Fernández.*).

También creo que usted conozca —está publicado, lo hemos hecho...— el conjunto de inversión, aprobada por este Parlamento, en materia de viviendas, el número de viviendas de este Plan cuatrienal, sumándole las recibidas en las transferencias del Estado. Para que tenga una idea, nosotros hemos acometido en el período socialista 8.332 viviendas, con un volumen aproximado de inversión de 24.000 millones de pesetas, sin contar 1987, que tendremos tiempo de discutir dentro de breves días.

Y, por último, hemos editado hace un año —y espero que se publique y sea fácil adquirirlo, yo de todas maneras lo di a conocer a la opinión pública— un documento bastante importante, que es el déficit y demanda de vivienda en cada uno de los municipios de las Islas Canarias. Fue publicado —yo recuerdo haberlo visto publicado, concretamente, de municipio a municipio—, que yo recuerde, en uno de los diarios de la provincia de Las Palmas, en otros ha salido también, y este libro, que va a ser publicado dentro de pocos días —aunque hace un año que yo di su conocimiento—, evita la demagogia, la típica demagogia en estas islas, de hablar sin rigor sobre un problema, en este caso el de la vivienda. Aquí exactamente... yo no conozco ningún trabajo más riguroso que éste y éste es el que asume el Gobierno, siempre y cuando alguien no nos traiga otro trabajo, éste es el que asume el Gobierno como déficit real de municipios en Canarias. En cuanto al chabolismo, exactamente —y al chabolismo entendido como yo lo entiendo, no como usted lo manifiesta en esta comparecencia— le voy a dar las cifras que yo poseo, a ver si usted tiene otras distintas y pudiéramos contrastarlas. Según mis números, durante el período del Gobierno socialista han entrado en viviendas de promoción pública nuestras 270 chabolistas en la provincia de Las Palmas; el número de chabolistas existentes hoy en El Confital es de 52.

Y, en relación con lo que le decía antes de resolver problemas a este lado de la marginación social que es el chabolismo, quisiera darle un dato significativo, que es conjuntando el plan cuatrienal, la política de viviendas del plan cuatrienal, el Decreto de adquisición de viviendas, le puedo dar esta siguiente cifra, para que usted tenga idea de la facilidad que se tiene, tanto en la vivienda privada, de protección oficial privada, como en la pública, de acceder un necesitado a una vivienda en Canarias —lo digo porque estas cifras normalmente no se conocen y

me ha venido bien que usted me haya hecho esta comparecencia—. Por ejemplo, una vivienda, cuyo coste es de 3.200.000 pesetas, nosotros cobramos una renta anual del 3%, que son 96.000 pesetas al año, que quiere decir que son 8.000 pesetas al mes, pero en el decreto de vivienda, que hemos aprobado en el Consejo de Gobierno de hace un mes aproximadamente, se tiene, lo que yo decía antes, la bonificación de hasta el 90% del valor de la renta. Quiere decir que en este momento un chabolista de estas características, que tenga más de cinco hijos y que tenga, vamos a llamar, ingresos en la unidad familiar por debajo del 1'5 del salario interprofesional, pagaría, sobre 8 millones de pesetas nosotros bonificamos el 90%, o sea, que menos de lo que se gasta a lo mejor en tabaco ese chabolista. Las condiciones para resolver, para resolver —sí, los datos son los datos, son tan fríos y tan reales como los que estoy dando—, para resolver el problema del chabolismo sólo nos queda una cosa: es tener la capacidad económica para hacer tantas viviendas como demanda, en este caso concreto, el término municipal de Las Palmas. En este momento, que yo recuerde, hemos entregado en la provincia de Las Palmas —no sitúo— me parece que son unas 1.500 viviendas en el período socialista y llegaremos a final de año con unas 2.000 viviendas. Hemos iniciado, sólo en la ciudad de Las Palmas, hay en construcción —usted lo puede ver conmigo— 700 nuevas. Para poder erradicar el chabolismo, según el estudio que hace un año hemos entregado —y yo siento que esto no sea la materia que discutamos hoy, una simple comparecencia y una pregunta, sino discutir las materias de los documentos que ha emitido el Gobierno—, en la ciudad de Las Palmas de Gran Canaria el déficit más importante, de 3.100 viviendas —dice el informe este—, se sitúa en una zona media, pues representa el 3% de las familias de la ciudad; sin embargo, las necesidades son más elevadas, aunque hay que hacer constar la existencia de una cierta cantidad de viviendas disponibles que mejorarían la situación. No obstante, la demanda prevista presupone una situación más grave pues se elevaría al doble del déficit, sobreesaliendo las 3.500 VPO —Viviendas de Protección Oficial, promoción pública—. O sea, que nosotros tendríamos que acometer en la ciudad de Las Palmas 3.500 viviendas de promoción oficial pública para erradicar el conjunto y estamos haciendo en estos momentos 700. Pues muy bien, si usted me indica, en este momento, un crédito adicional que nosotros pudiéramos a corto plazo acometer el volumen suficiente de viviendas en la ciudad de Las Palmas, probablemente no estaría pidiéndome la comparecencia en el chabolismo. O sea, que repito las cifras: hemos, por un lado,

parte de ese chabolismo —usted lo haya comprobado o no, yo tengo mis datos— y que significa que chabolistas, una unidad familiar, no un veraneante de costas, sino un chabolista, un señor que permanentemente vive en una chabola con su familia, han sido adquirentes de una vivienda o rentistas de una vivienda del Gobierno de Canarias 270, y le puedo decir exactamente en el sitio en que están —no me voy a extender—, y que en este momento tengo, existen, en el conjunto de la isla de Gran Canaria, 353 chabolas, están existiendo en este momento; por otro lado, hay una ejecución en el término municipal de Las Palmas de 700 viviendas. No cabe duda de que tendríamos que triplicar o cuadruplicar el número de viviendas en ejecución y si usted ha visto las cifras, que ya hemos publicado, de inversión en vivienda, podrá ver que hay una limitación presupuestaria y que en dos años y medio de este Gobierno, es imposible que erradiquemos la necesidad completa de viviendas. Ahora, le puedo decir que hemos avanzado muchísimo en la erradicación de ese problema social, que es la chabola.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Muchas gracias, señor Medina.

¿Grupos que van a intervenir? ¿El Grupo Mixto? Don Gregorio Toledo. ¿CDS? Señor Olarte. ¿Izquierda Canaria, no va a intervenir?(Pausa.) ¿Grupo Popular? Señor Márquez.
Señor Toledo, tiene la palabra.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ: Señor Presidente. Señorías. Señor consejero.

Yo no sé la manía que tienen ustedes de que todo les parece mal, porque por lo visto que usted se siente hoy tan feliz de haber tenido la oportunidad de comparecer por el tema de que se trata, pues no me ponga usted mal, no me riña, ¡hombre!, diga, “¡hombre!, le agradezco al señor Toledo que he tenido la oportunidad...!”, porque es un tema... ¡hombre!, usted tendría que convenir conmigo en que es un tema impresionante. Lo que ocurre, y eso lo he podido constatar, es que yo diría que una gran parte de la población —no sé hasta qué punto dar un porcentaje— desconoce esa situación, o sea, vive ajeno completamente a la situación real del chabolismo y de las necesidades sociales de los barrios, pongamos, de los barrios, de todos los barrios y sobre todo de los barrios de las grandes urbes donde las deficiencias sociales son tremendas. Y a renglón seguido le tengo que decir que indudablemente el chabolismo, y eso lo sabe usted bien, usted lo ha tratado como un síntoma y es un síndrome, es una causa más, un

eslabón más de una situación social vigente en la actualidad, en pleno siglo XX y aquí, en Canarias, y *ha cogido el rábano por las hojas*, como ya lo cogió algún otro medio informativo cuando, hablo del chabolismo en el caso concreto, del chabolismo en el caso de ...*(Ininteligible.)* Mire, eso es una cuestión de buen gusto, que en un sitio tan escaparate se permita esa situación, yo no la hubiese permitido, aparte de que, naturalmente, con eso no reduzco el chabolismo y ahí habría que añadir también, aunque existe un chabolismo real, existe también, como usted dice, un chabolismo costero. Pero que, vamos, eso ya repito que es un problema de gustos, si usted quiere seguir con ese escaparate puesto ahí, pues allá ustedes y sus responsabilidades. Ahí sí que no me quiero meter ni quiero tratarlo.

Pero, una vez dicho esto de que considerara el chabolismo como un síntoma más de una situación social impresionante por la que se está... y eso, usted me habla de que hay 350 chabolas solamente en la isla de Gran Canaria, usted, indudablemente, tiene unos medios que yo no puedo tener, pero, mire, yo le voy a hablar de una situación de un barrio, de un barrio de Las Palmas, de una situación de chabolismo, y usted lo constatará con los datos que ustedes tienen, seguramente serán muchísimo más fiables de lo que yo les pueda dar. En Martín Freire, desde hace más de 20 años, 77 chabolas que alojan a 120 familias, con un total de casi 300 personas, chabolas de madera, de las cuales solamente cuarenta y tantas tienen pozos negros, aparte de eso cuentan, eso sí, con todos los productos de la sociedad de consumo, como neveras, radios, etcétera, etcétera; el 74% son menores de 25 años, la mayoría de los niños tienen menos de 5 años, y el índice de analfabetismo es del 55'2%. Ya entramos, ya empezamos a entrar en las causas que producen, incluso usted dice que hay mucha solicitud de viviendas que después no utilizan, eso es un tema dramático, porque, claro, usted se ha limitado y *ha cogido* yo creo que *el rábano por las hojas* desde su consejería y ha hecho un planteamiento de yo consejero del tema, del ramo, a ver cuántas tengo, cuántas viviendas tengo programadas para resolver esto en cada ciudad en donde esté. Y yo creo que ese no debió ser el planteamiento, limitarse solamente a eso, porque eso es demasiado sencillo.

Quizás no sea que, por ejemplo, la causa es que... —y no está aquí el señor Consejero de Educación— de analfabetos funcionales, o sea, sin el título de Graduado Escolar, que en la provincia de Las Palmas alcanza casi a 100.000 personas y en la Provincia de Tenerife a más de 200.000. Vamos a entrar en el verdadero

tema del chabolismo: no tampoco entremos de puntillas o entremos muy superficialmente. Yo sé —y me consta, señor consejero— que usted es un hombre enormemente responsable, que ha hecho una labor formidable, y se lo he dicho en multitud de ocasiones y se lo digo ahora, pero no me toque tan tangencialmente el tema del chabolismo. Yo no me voy a limitar, yo le ofrezco al consejero la oportunidad, la oportunidad —a todos—, la oportunidad de decir, y además es nuestra obligación el control parlamentario del ejecutivo, es nuestra pura obligación, y en ese tema estamos. Entonces, a usted primero le parece mal, para un tema que usted resulta que ha hecho multitud de cosas, y yo le digo, señor consejero, que no se limite nunca a *coger el rábano por las hojas* —y no se ofenda, no lo trato de decir con ningún ánimo peyorativo, sino que profundice en el tema—. El chabolismo es una lacra social de primera magnitud, un síntoma que si está ahí es por algo y que no se va a quitar ni muchísimo menos por que usted haga viviendas, que tiene la obligación de hacerlas, y tiene, con créditos blandos y a largo plazo y prácticamente exentos, tiene usted la obligación, pero profundice en un tema si de verdad usted, que me ha achacado a mí que aparentemente, aunque decía que sí, que si no, yo lo había cogido un poco frívolamente, cuando no es así, sino quiero que se —y sobre todo por el propio Gobierno—, que se entre en ese tema importante como un síntoma trascendental de un grado de conflictividad social, de falta de comunicación, porque la está atravesando una parte importante de la población de nuestro archipiélago.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Gracias, señor Toledo.

Señor Olarte.

El señor OLARTE CULLEN: Señor Presidente. Señorías.

Yo no pensaba intervenir, pero lo escuchado hace unos momentos de boca del señor consejero me anima a ello.

Desde luego, el señor consejero ha demostrado que es un maestro en eso de salirse por la tangente, acaso por su procedencia del sector técnico y concretamente del matemático-geométrico, y aquí cuando hoy nos encontrábamos todos, pues, para creer que iba a hablar del chabolismo en Gran Canaria, que es donde le pedía el señor Toledo, ya hablaremos en otro momento de otros sectores, y concretamente de aquella zona de la playa de Las Canteras, nos ha largado un discurso sobre las viviendas de

protección oficial y sobre lo mucho que ha hecho el señor consejero, con una actitud que le viene caracterizando últimamente, posiblemente porque se aproxima la campaña electoral. El otro día tuve ocasión de escuchar una docta intervención del señor consejero con motivo de la inauguración de CADAGUA y, en CADAGUA, cuando yo creí que iba a hablar del problema hidráulico y de lo que se iba a hacer en este tema, pues se dedicó el señor consejero fundamentalmente a vender lo que se había hecho anteriormente, las inversiones que se habían hecho, y no habló de las rogativas a la virgen del Pino y que gracias a la fe socialista incluso ha llovido estos años con más frecuencia que en años anteriores de verdadero milagro; pero hasta esa suerte han tenido ustedes, que después de muchos años de sequía incluso les ha llovido en los últimos años en el archipiélago canario.

Yo no sé si el señor consejero cuando cuenta las chabolas de ese sector las cuenta con los dedos a pesar de ser un buen matemático o utiliza alguno de esos aparatitos, que hoy son tan asequibles, además, en el comercio canario. Pero, desde luego, eso de las 52 chabolas a mí me ha dejado profundamente sorprendido, y acaso le ha servido al señor consejero para pasar de puntillas, no sobre las chabolas —que yo creo que si se da una vuelta por allí, desde luego, tendrá que pasar de puntillas por ellas—, sino de otros lugares que en las inmediaciones se encuentran, que le podrá en este momento ilustrar el Espíritu Santo en forma del señor concejal que le está ilustrando en este momento y que, desde luego, pues, se pueden reducir a las siguientes: esa zona que está en La Isleta —que todos podemos ver cuando regresamos en el *Jet-foil* hacia la isla de Gran Canaria, momentos antes de llegar al dique Reina Sofía, que parece que son chabolas de fines de semana o de veraneo o algo así, y que desde luego son una afrenta a la estética y al buen concepto que debe merecer a propios y a extraños el archipiélago canario y una isla en concreto; posteriormente las de El Confital; las que ha referido el señor Toledo, por Martín Freire, que llevan mucho tiempo allí también; esas otras que son un auténtico escándalo y que se encuentran en la carretera del norte, cuando se sale de Las Palmas y se rebasa el tramo de El Rincón.

Y, en definitiva, lo que ha venido hoy a decir el señor consejero —cosa que yo no sabía— es que parece que el problema de la isla de Gran Canaria son 353 chabolas, que, con ser tres centenares exclusivamente, es decir, aproximadamente, menos de lo que le puede quedar al Gobierno socialista actualmente, que no son 353 días sino

creo que un poco menos. Pues, en definitiva, lo que se ha puesto de manifiesto, señor consejero, es la incapacidad del Gobierno socialista, en estos cuatro años largos ya que entre la etapa provisional y la actual llevan gobernando, para erradicar de la isla de Gran Canaria tres escasos centenares de chabolas, y eso es lo que ha quedado hoy aquí claro. Aquí se nos ha hablado mucho de las viviendas de protección oficial, de lo mucho que se ha hecho y se puede hacer en las viviendas de protección oficial, promociones que son un negocio bastante sabroso en los tiempos actuales para la iniciativa privada, no sé si... yo me alegro de que la preocupación socialista llegue precisamente a la preocupación de la iniciativa privada y comparta solidariamente, además, la conveniencia de que ganen dinero también en las viviendas de protección oficial. Pero yo he echado de menos dos cosas. En primer lugar, que todo eso que en algún dossier o en algún trabajo se encuentra que por lo visto no ve la luz, no se si estamos esperando otro momento, pero, en fin, momento más oportuno, pero no ve la luz por ahora, que nos lo vayan anticipando antes de que sea editado a quienes constituimos la Oposición. Esa es la información, esa es la transparencia y no nos hagan ustedes estar esperando un año a que sean publicadas unas notas y unos datos que a lo mejor son interesantes. Por lo tanto, yo creo que si su Señoría nos remite a los diputados, pues, un avance, una fotocopia de ese estudio que ha manejado y que por lo visto está aguardando a que vea la luz en forma de editorial, pues, entonces, se lo agradeceríamos muchísimo. Y por supuesto he echado de menos también algo importante, y algo que habría sido muy socialista, a menudo echo de menos eso en la actitud del Gobierno actual; y es que hubiese hablado un poco, no de las viviendas de protección oficial, sino de las viviendas de promoción pública, que acaso —acaso no, seguro— sí que son mucho más asequibles a quienes son titulares de chabolas y acaso podrían ir a vivir a estas viviendas y sí que tendrían la posibilidad de acceder a ellas. Yo quisiera que se hablase más de esas viviendas, que, desde luego, hay que reconocer, señor consejero, que también se ha pasado como de puntillas sobre ellas.

En definitiva, es lo que quería decir exclusivamente sobre este tema, sobre un tema que me preocupa y sobre el cual, precisamente, creo que todos los grupos que hoy constituimos la Oposición necesitamos una información de primera mano y desde luego que en el tiempo sea prioritaria a lo que normalmente se tarda cuando se hacen esos ejemplares tan bonitos a que nos tiene acostumbrados el Gobierno socialista.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Gracias, señor Olarte. Señor Marcos, del Grupo Popular.

El señor MARCOS HERNÁNDEZ: Señorías.

El Grupo Popular, realmente, en lo que significa una intervención de su portavoz, tenía el temor al intervenir de pasar, incluso, sobre un tema que tan brillantemente ha defendido el que ha solicitado la comparecencia, como el señor Toledo, y que, evidentemente, también lo ha hecho el diputado señor Olarte, porque se trataba de un problema específico, concreto, sobre el chabolismo en Gran Canaria y fundamentalmente en El Confital. Pero es el consejero el que ha dado la oportunidad de ampliar el campo, de poder hablar sobre el chabolismo, y pensábamos que efectivamente iba a aprovechar —el propio consejero— esa oportunidad de incidir con rigor sobre el tema del chabolismo en las Islas Canarias. Porque, evidentemente, cuando se nos habla de unas cifras de 270 chabolistas o se nos habla de que 270 chabolistas han adquirido, han accedido a la propiedad de viviendas, cuando se nos habla del Plan cuatrienal de vivienda, evidentemente, lo que se está haciendo es soslayando un problema fundamental, cual es el que existe un chabolismo, el que existen personas marginalmente viviendo en situaciones precarias y que la consejería no ha contestado cuáles son las medidas que está adoptando para resolverlo y cuáles son las que ha adoptado y qué es lo que pasa con relación al tema a nivel del propio archipiélago canario, y no fundamentalmente de un sector tan concreto, como pueda ser el querernos hacer pensar que el chabolismo de playa, que no es un chabolismo al que se está refiriendo en modo alguno esta Cámara, pudiese desvirtuar la realidad de un chabolismo tercermundista en nuestro archipiélago.

Pero me ha sorprendido, fundamentalmente, algo que para mí no es sorprendente; es la falta de coordinación entre las distintas áreas del Gobierno para atacar conjuntamente los problemas capitales del Archipiélago. Vienen los Consejeros y cada uno pretende defender la parcela de su consejería sin decirnos qué es lo que hace el Gobierno, qué está haciendo el Gobierno en la interacción de los distintos sectores que pueden, en un momento determinado, resolver problemas tan importantes como es el chabolismo en Canarias. Hace muy pocos días, Señorías, ustedes lo saben, son conscientes, ha terminado el plazo para presentar unas enmiendas a una ley que parecía revolucionaria con relación a un tema, como es el tema de las construcciones marginales, como es el tema del suelo marginal, para dar suelo con posibilidades de que pueda accederse a ello en viviendas realmente mo-

destas. Y lo que me sorprende es que el señor Consejero de Obras Públicas, o no ha participado en la elaboración de esa ley, o ignora esa ley, o desconoce esa ley, o si esa ley es una apoyatura para que el Gobierno vaya a realizar una política social verdaderamente aceptable en relación con la erradicación del chabolismo. El señor consejero, incluso, hace manifiesta y ostensiva muestra de que desconocía la existencia de la misma o que no sabía de lo que le estaba hablando yo en este momento.

Hay una realidad, y la realidad es que no podemos hablar de aquel que puede pagar una renta, no podemos hablar de aquel que ha accedido... son 270 personas, ¿pero son las 270 personas solamente en un sector concreto de Las Palmas de Gran Canaria?, ¿cuántas personas han accedido en todo el archipiélago canario, precisamente, pasando de una chabola a una vivienda digna?, ¿cuántas chabolas se han derruido como consecuencia de las construcciones que se han efectuado o que se han propiciado que se construyan por parte del Gobierno autónomo para precisamente erradicar esa lacra sobre el archipiélago? El señor consejero, alguien ha dicho aquí que ha pasado de puntillas sobre muchas cosas; yo considero que no solamente ha pasado de puntillas, posiblemente es que su consejería no tiene una política social avanzada, no tiene las ideas claras para resolver esa lacra. Consecuentemente, esta oportunidad que su Señoría me ha brindado me permite adherirme profundamente a la solicitud de comparecencia que se ha hecho con otro sentido, pero que, evidentemente, no solamente se puede aplicar a Las Palmas de Gran Canaria, sino que tenemos que aplicarla a todo el archipiélago.

Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Gracias, señor Marcos. Señor Medina, cuando quiera.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (Medina Jiménez): Señor Presidente. Señores diputados.

Siempre estamos con la misma cantinela: de que entendimos, no entendimos, están diciendo una cosa, diciendo la otra... Hay una cosa clara: para erradicar el chabolismo hacen falta viviendas y no otra cosa, yo no sé que se tenga que hacer otra cosa. Lo que ocurre es que el señor Toledo ha introducido en la comparecencia mía unos fundamentos iniciales que yo tengo que explicar, porque no va por ahí el problema de la vivienda. El que exista chabolismo costero es que hay señores que viviendo en La Isleta —que él conoce—, que viviendo en distintas partes de la isla de Tenerife o cualquier

otra isla, tienen una vivienda de segunda residencia con las artes de la pesca para pasar el fin de semana. Estamos ante un problema de segunda residencia, de veraneo o de pasar el tiempo. Y lo dice el mismo señor Olarte, y al Consejero de Obras Públicas hay que hablarle del problema del necesitado de vivienda, del señor que no tiene una vivienda donde vivir en residencia permanente y habitual, y a ésta es la que yo me refiero, no hay otra, no hay otra, para mí, porque a lo mejor puede estar usted hablando de que en El Confital saben que es una finca privada, que tiene hasta puerta y que en la línea marítimo-terrestre no es competencia de este consejero ni del Gobierno de Canarias; o sea, tendría usted que dirigirse a Costas y decirle que erradique el chabolismo costero de segunda residencia, porque del de primera residencia se está ocupando el Gobierno de Canarias. Y lo estamos haciendo, sin alharacas, pero es que lo que no se puede desconocer son los documentos editados. Y cuando yo contesto, y ahora me extraña lo del señor Olarte, porque es que el señor Olarte y el señor Toledo han estado y han participado y han aprobado un mismo plan de vivienda, que es el Plan trienal, y contra ese primer Plan trienal de viviendas de la UCD —porque todos nos conocemos aquí—, el Plan trienal de UCD les puedo decir con nombres y apellidos a dónde fueron esas inversiones en materia de viviendas y yo puedo decir hoy a dónde está yendo la inversión en materia de viviendas del Plan cuatrienal socialista. Y así son las cosas, ¡de claras!, no hay que estar enredando las cuestiones. Gran parte de la inversión de viviendas del Plan trienal de la UCD ha ido a apartamentos turísticos, a viviendas en zonas turísticas: ¿o no lo sabemos todos?, lo sabe todo el archipiélago; las viviendas socialistas han ido para eso, para otra cuestión, para el necesitado de viviendas, en cualquiera de las condiciones económicas que se haya encontrado ese señor, cosa que no contemplaba el Plan trienal. Y hay un cuadro —y por eso les decía si ustedes conocían esto—, hay un cuadro comparativo entre el Plan trienal —y esto es público desde hace dos años, no hace falta publicarlo, nada más que comprarlo o pedirlo, existe públicamente—, donde aparece el Plan trienal de ustedes y el Plan cuatrienal nuestro, y el Plan cuatrienal nuestro es claro y concluyente. Bueno, el que hizo la UCD con el señor Toledo, siendo diputados ustedes dos, o señor senador y señor diputado, el de ustedes, eso está claro, el de ustedes.

Nosotros hemos hecho un Plan cuatrienal, que es el que estamos defendiendo, y lo dicen los empresarios del sector de la construcción, a nivel de todo el Estado, lo están diciendo. Yo no

estoy hablando ahora de unas políticas de viviendas anteriores a UCD, estoy hablando, en este caso concreto, de éstas, y en comparación lo que estamos haciendo.

Y si lo que hace falta son viviendas, lo que hace falta son viviendas, yo les puedo decir las viviendas que hemos hecho, y lo hemos publicado, y esto se ha presentado hace un año, hace meses, esto se ha publicado, las viviendas del Gobierno de Canarias, el número de viviendas de VPO, pero no de VPO privadas, VPO públicas, las que nosotros hacemos para ese sector de la población, por debajo del 2'5 o el 1'5 del salario interprofesional, y las ayudas que damos a ese grupo de gente. Y además, con el decreto que les hablaba antes, el decreto que les hablaba antes es un decreto que complementa a éste, porque en Canarias la situación es diferente en un poco a la de la Península. Entonces, el Plan general, el Plan cuatrienal de viviendas, que es para todo el Estado y para todas las autonomías, se complementa con un decreto del Gobierno de Canarias y da acceso al menos favorecido de la población. Y con este decreto llegamos a lo que yo decía antes, entre el decreto y el Plan cuatrienal, a que posibilitemos la entrada de un chabolista por el sistema de renta, a un renta tan baja como el 90%, de las 8.000 pesetas mensuales, es pagada o el Gobierno subsidia ese costo. Y así de claro, y dentro de las cifras que he dado les he dicho cuántos chabolistas reales, certificados, cuántos chabolistas, en el Gobierno socialista, han entrado en una vivienda de protección oficial pública, por alquiler, y si le he dicho el número, y le he dicho el número de las viviendas de los chabolistas, según mi concepto del chabolismo, que no coincide con el del señor Toledo, que yo no estoy resolviendo el problema de una segunda residencia a nadie, sea costera, sino a ese chabolista, estoy diciendo los números y los tengo aquí. Pero es que además el concejal de Urbanismo del Ayuntamiento de Las Palmas me los corrige, dice: "no son 52, son 36", señor Olarte, ¡claro!, usted se ríe, señor Olarte, porque el señor Olarte no ha estado en El Confital. Yo he estado en El Confital, señor Olarte, y cuando entré en el Ayuntamiento de Las Palmas, cuando entré en el Ayuntamiento de Las Palmas, estuve y dimos a luz 30 barrios marginales sin nombres y apellidos, 30 barrios marginales, ocultos en la trasera —que es lo que le molesta al señor Toledo—, ocultos en la trasera de la ciudad, donde no se conocían, como aquí pasa con los que están de la refinería para arriba, de la zona de El Rosario, que tampoco se ha querido nunca saber de esos barrios. O sea, éstos hoy día son barrios oficiales que están en ejecución sus problemas de do-

taciones y de viviendas (*Se reincorpora a su lugar en la Mesa el señor Presidente, Guerra Cabrera.*).

Y en cuanto, lo que me hacía antes... la pregunta que me hacía sobre la ley, es que no la había oído, sé qué ley es y creo que va a resolver uno de los problemas —el que todos estamos también intentando—, que es el otro sector que es la vivienda de autoconstrucción, que lo digo aquí, nosotros calificamos la vivienda del autoconstrutor, calificamos 90m², que es la máxima protección que se da en Europa a una vivienda, 90m². El problema del autoconstrutor es distinto, y es que no podemos subir de 90m², porque el Estado en una Ley general de viviendas no protege más de 90m². Pero así y todo nosotros calificamos hasta 90m². ¿Qué es lo que ocurre? Que el sistema financiero a un insolvente no le da un crédito, y eso es una *pescadilla que se muerde la cola*. Entonces, el problema de la autoconstrucción hoy en día en Canarias es que, desde el punto de vista normativo, está resuelto, calificamos la vivienda de autoconstrucción, la podemos calificar y dar la posibilidad... (*Ininteligible.*) de intereses, todo dentro del Plan cuatrienal; el problema se lo encuentra el señor cuando va a una Caja de Ahorros o a cualquier banco y por ser insolvente no le da el crédito, y eso es muy difícil en el sistema financiero que tenemos resolverlo. Y ese es el problema que se ha encontrado la Consejería de Obras Públicas para resolver ese problema en concreto, no del suelo, que ha sido fácil, mientras el de la vivienda sí se pueden proteger los 90 metros, pero no podemos resolver el problema financiero de que le dé un crédito, un tercero, a ese señor.

Y nada más. Yo no es que esté enfadado, que hablo, bueno, como habla el señor Olarte, que también es de mi misma cuerda en ese sentido —usted habla mejor, usted habla mejor—, pero la realidad es la realidad, y hemos hecho un esfuerzo. Y lo de CADAGUA el otro día, señor Olarte, yo lo siento, yo siento tener que decir la realidad de este Gobierno, que después de nueve meses de la entrada en el Mercado Común, ¿qué pasa?, ¿qué pasa?, los parámetros son clarísimos: estamos mejorando. Y no me digan lo de la gasolina porque en la Península también está la gasolina, y está clarísimo que estamos mejorando.

(*El señor Toledo Rodríguez expresa su deseo de hacer uso de la palabra.*)

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Medina.

Señor Toledo, dígame.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ (*Desde su escaño*): ¿Que no ha habido?, ¡hombre, por Dios!

El señor PRESIDENTE: Yo he estado ausente de la sala en el debate...

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Si me permite que haga una aclaración.

El señor PRESIDENTE: El señor Vicepresidente va a hacerle la aclaración correspondiente.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Yo he seguido con el natural interés todas las intervenciones; ciertamente le ha contradicho en algunas situaciones, como también lo ha hecho el señor Olarte; ahora, no ha habido, no se ha invertido ningún juicio de valor ni ninguna frase molesta.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ (Desde su escaño): Señor Presidente o señor Vicepresidente en función de Presidente.

El señor PRESIDENTE: El señor Vicepresidente, en este caso, señor Toledo.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ (Desde su escaño): Creo que no recuerda con exactitud —y usted me perdona— mi juicio de valor, en el debate: el señor consejero, al dirigirse a mí, ha dicho que a mí me molesta el chabolismo, esa parte del chabolismo, y que yo entiendo como él interpreta que yo entiendo el chabolismo, y creo que eso no se ajusta en nada a la realidad, y necesito aclarar para el buen nombre de esta institución, porque creo que es importantísimo.

El señor PRESIDENTE: Señor Toledo, esto no es un contenido de alusión, esto no es contenido de alusión.

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ (Desde su escaño): Lo cual yo niego rotundamente que sea la forma que yo tengo de entender el chabolismo. Tengo que contestar a eso, el señor pone en mi boca cosas que no he dicho...

El señor PRESIDENTE: Es que ya ha contestado su Señoría, es que ya ha contestado su Señoría negando rotundamente el tema, ya no...

El señor TOLEDO RODRÍGUEZ (Desde su escaño): Señor Presidente, yo acato su decisión, su obligación es dirigir el debate, yo considero que eso no es cierto.

El señor PRESIDENTE: No ha lugar, yo creo que su Señoría ha contestado ya debidamente el tema.

COMPARECENCIA DEL EXCELENTÍSIMO SEÑOR CONSEJERO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA, A PETICIÓN PROPIA, PARA INFORMAR SOBRE EL ACUERDO ENTRE EL CONSEJO DE MINISTROS DE LA CEE Y EL ESTADO ESPAÑOL RESPECTO DE LA POLÍTICA COMUNITARIA PARA LOS PAÍSES TERCEROS MEDITERRÁNEOS QUE AFECTA A LAS EXPORTACIONES DE LOS PRODUCTOS AGRARIOS Y PESQUEROS DE CANARIAS.

El señor PRESIDENTE: Y pasamos, entonces, a la comparecencia del señor Consejero de Agricultura, Ganadería y Pesca, a petición propia, para informar sobre el acuerdo entre el Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea y el Estado español respecto a la política comunitaria para los países terceros mediterráneos que afecta a las exportaciones de los productos agrarios y pesqueros de Canarias.

El señor Hernández Abréu tiene la palabra.

El señor CONSEJERO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA (Hernández Abréu): Señor Presidente. Señorías.

Comparezco ante la Cámara para informar a sus Señorías sobre el último acuerdo que, con ocasión del veto del Estado español a la ampliación de la política comunitaria para los países terceros mediterráneos, afecta a la exportación de los productos de la agricultura y de la pesca de Canarias.

En aras de la brevedad, voy a señalar los puntos que a mi juicio son más importantes de este acuerdo, sin perjuicio de que quede a la disposición de sus Señorías para ulteriores aclaraciones con el detalle que deseen.

En primer lugar, y como aclaración, aunque en su momento se hará debidamente a ciertas iniciativas parlamentarias de algunos grupos de la Cámara, respecto a si se había o no se había utilizado el artículo 25.4 del Acta de Adhesión en lo previsto a adaptar el régimen aplicable a las Islas Canarias, les diré que el título del acta firmada dice: "Orientaciones para la adaptación del régimen aplicable a las Islas Canarias —entre paréntesis—, artículo 25.4 del Acta de Adhesión)". Es decir, toda esta negociación que se ha llevado a cabo ha sido en base a lo previsto en el artículo 25.4, concretamente el último párrafo del Tratado de Adhesión.

Como ya también se ha dicho, esta postura española de veto no era exclusivamente por el tema que afectaba a las Islas Canarias, había otros aspectos que afectaban al conjunto de los intereses nacionales, y en ese sentido les paso a informar sobre el anejo I del acuerdo, que es el que trata específicamente de los temas de las Islas

Canarias. Aquí vuelve a repetir, "Islas Canarias, orientaciones para la adaptación del régimen aplicable a las Islas Canarias, artículo 25.4 del Acta de Adhesión".

El apartado a) habla de ajustes de ciertos contingentes arancelarios y dice que a partir del 1 de enero de 1987 los reglamentos que se citan, que son los reglamentos por los que se abrieron contingentes el año pasado, se adecuarán, de manera que se tenga en cuenta lo que sigue. Aquí se habla de nuevos volúmenes, concretamente para la partida arancelaria de tomate, que es de 173.000 toneladas frente al antiguo 165.645, de las cuales el 50% se aplica a la cuota parte de España y el 50% a la reserva general.

En cebolla, el nuevo contingente es de 8.000 toneladas, respecto a las 5.348, que se aplica todo a la cuota parte de España.

En judías verdes, 1.300 toneladas frente a 1.219: igualmente a la cuota parte de España.

En plantas vivas y esquejes, 4.700 toneladas frente a 3.446, 80% a la cuota parte de España, 20% a la reserva.

Y en flor cortada, 87.500 unidades frente a los 85.460 unidades, que van a la reserva.

En el apartado b) clarifica el régimen a aplicar en caso de sobrepasarse estos contingentes, los nuevos contingentes, y dice —y leo textualmente—: "En caso de sobrepasarse los contingentes previstos en el anejo a) del Protocolo número 2 del Acta de Adhesión —con una nota que dice 'teniendo en cuenta los ajustes previstos en el apartado anterior'—, para los productos mencionados seguidamente los derechos de aduana preferenciales previstos por el acuerdo de 1970 o, en su caso, los del arancel aduanero común serán progresivamente reducidos, según el ritmo previsto para el desmantelamiento arancelario aplicable a los mismos productos en los intercambios entre España, Península y Baleares o Portugal y el resto de la Comunidad, hasta los siguientes niveles y en el marco de los calendarios que se indican a continuación:

Para patatas de primor: desde el 1 del 1 al 31 del 3 una reducción hasta el 60% del arancel aduanero común.

Judías verdes: entre el 1 del 11 y el 30 del 4, hasta el 40% del arancel.

En cebolla, entre el 1 del 2 y el 15 del 5, también hasta el 40% del arancel.

Berenjena: igualmente, entre el 1 del 12 y el 30 del 4, hasta el 40% del arancel.

Tomates: entre el 15 del 11 y el 28 del 2, hasta el 40% del arancel.

Y pimientos: hasta el 60% del arancel sin ninguna limitación de calendario.

En este punto quisiera hacer llegar a sus Señorías un cuadro, una pequeña valoración que hemos elaborado, en este aspecto de los contin-

gentes de qué nivel de cobertura tenemos actualmente en diferentes hipótesis. La estrategia que en su momento se siguió en este proceso negociador fue la de intentar un incremento del volumen de contingente cuando se pensó que en ese punto se había alcanzado techo, se intentó la de una medida que tiene un efecto absolutamente equivalente, que es la rebaja del arancel; es decir, de alguna manera da igual, tiene el mismo efecto económico, no es igual, jurídicamente tiene el mismo efecto económico, el conseguir un incremento del contingente que una reducción de mi exportación fuera de contingente, una reducción del arancel a aplicar, puesto que el contingente no es más que un contingente arancelario. Es decir, si Canarias tiene planteada una exportación de 100, por ejemplo, unidades del producto que fuera, daría exactamente, económicamente daría exactamente igual conseguir un contingente libre de arancel de 50, con una reducción del 50% de las tasas a pagar del 50% restante, significaría cualquier... es absolutamente equivalente que un contingente de 75, pagando el 100% del 25% restante, es exactamente el mismo efecto económico. En ese sentido, nosotros hemos comparado distintos supuestos de exportaciones ocurridas en los últimos años, con el contingente real que tenemos y en tanto en cuanto sobrepasa el contingente y hay reducción arancelaria en las fechas previstas, pues el cálculo de ese equivalente de contingente dando un contingente total. Les pondré un ejemplo. Por ejemplo, la media de los cuatro últimos años de exportación de tomate es 183.892 toneladas, el contingente nuevo es 173.000; como a partir del mes de noviembre, es decir, justamente cuando ya estamos en el final del año y es cuando deberíamos pagar arancel, porque el contingente lo íbamos a tener agotado, tenemos una reducción al 40% de esa tasa, la diferencia entre 173.000 y 183.000, esas 10.000 toneladas, hemos supuesto un contingente equivalente, que es el 60%, que no vamos a tener que pagar, y lo hemos añadido al contingente. Eso nos llevaría al mismo efecto de que si el contingente fuera 179.000 toneladas, las 173 que tenemos más el beneficio arancelario que nos afectaría a 6.000. Y eso es lo que hemos comparado, esas 179.000 toneladas es lo que hemos comparado con la exportación. Eso nos daría en estos momentos una cobertura del 97%. La campaña más favorable, histórica, en los últimos 20 años, que es la campaña 84-85, con 201.400 toneladas, el grado de cobertura estaría en el 94%.

En el caso del pepino, el grado de cobertura estaría en el 81% respecto a la media de los cuatro últimos años; en pimiento, en el 90%; en cebolla, en el 77%; en papas, en el 96%; en berenjena, en el 93%; en judía verde, en el 89%; en flores, en el 85%, y en plantas vivas, si lo com-

parásemos con el año 85 estaríamos en el 95%, si comparamos con la exportación del año 86, bajamos al 77%, porque es un sector que está sufriendo o está experimentando —no sufriendo— un fuerte incremento expansivo en Canarias en este momento.

Quiere decirse que, a nuestro juicio, se ha alcanzado un grado de cobertura de más del 90% en los productos sometidos a contingente, con excepción del tema de las cebollas, con excepción del tema de las plantas vivas y de las flores, donde estamos aún a niveles que para este consejero son insatisfactorios.

El siguiente apartado del Tratado se refiere a nuevos productos, y en éstos son aplicables... Bueno, quiero primero llamar la atención de sus Señorías en el sentido de que un producto sometido a contingente, que era el aguacate, sale de contingente y pasa a una situación de cantidad de referencia. ¿Cuál es la diferencia? La diferencia cuando se fija un contingente es que, una vez que se sobrepasa ese contingente, automáticamente hay que pagar los aranceles correspondientes mientras que la cantidad de referencia es una cifra de seguimiento que marca la Comunidad Económica Europea, la unión aduanera, y cuando se alcanzara ese techo, la unión aduanera tendrá que decidir si eso pasa a un contingente o si, por el contrario, se ve que no está perturbando el mercado comunitario, con lo cual la exportación puede continuar. Es decir, no necesariamente desencadena en ese momento un pago arancelario en las aduanas comunitarias. Por tanto, el aguacate ha pasado de tener un contingente a tener una cantidad de referencia, que es una figura mucho más flexible.

También, en cantidad de referencia, se sitúa la lista de 16 productos que se contemplaban en el acuerdo preferencial de España con la Comunidad del año 70, de los cuales, a nuestro juicio, sólo dos tienen interés para Canarias, enorme interés para Canarias: uno es el mango y el otro es la uva de mesa. Y se añade otra serie de productos sobre los que entendemos que puede haber perspectivas interesantes para la agricultura canaria en el futuro, concretamente la fruta de la pasión, la col china, el melón en invierno, el kiwi, la papaya, las batatas o boniatos de Lanzarote y un nuevo producto del que Europa es enormemente deficitaria, que son los verdes para corte, que es un producto ornamental, que son esas ramas que adornan, los verdes que adornan los ramos de flores, que normalmente utilizan las floristerías. Por otra parte, la piña tropical pasa a tener un régimen especial hasta 1996 de libre acceso a la Península.

En este apartado, el Consejo ha incluido una declaración respecto a la pesca, a los productos de la pesca, que les paso a leer, y dice así: “An-

tes del final del período transitorio, el Consejo procederá a reexaminar el régimen de los productos de la pesca originarios de las Islas Canarias con el fin de proceder, a propuesta de la Comisión y respetando la declaración común relativa al Protocolo número 2, a los ajustes apropiados que permitan asegurar a la flota local de las Islas Canarias un tratamiento equitativo, teniendo en cuenta los regímenes arancelarios aplicables a productos procedentes de los países terceros mediterráneos”.

Otro aspecto que podría significar en algún momento una cierta traba para las exportaciones canarias era que estos contingentes arancelarios venían repartidos por países, en función de las corrientes de exportación tradicionales, más una reserva, que significaba un 20% del contingente total que cualquier país podía usar para autorizar importaciones libres de arancel a su territorio. Las autoridades españolas han solicitado que no exista asignación de contingentes por países, sino que todo vaya a una reserva, de manera que haya una absoluta flexibilidad por parte de los exportadores canarios, sin ningún trámite ante las aduanas de los respectivos países poder dirigir ya directamente las exportaciones en función de los mercados a donde estimasen más oportuno. En este sentido hay una declaración, que dice: “La Comisión declara que el objetivo que persigue es el de eliminar todo reparto de los contingentes a partir del 1 de enero de 1996 a más tardar. Las propuestas que a este efecto presentará la Comisión para 1987 —esto ya comenzará desde enero próximo— tendrán igualmente en cuenta las corrientes económicas regionales de intercambio. La reserva se aumentará de forma progresiva a partir de 1 de enero de 1987, con el fin de alcanzar el objetivo indicado”.

Esto es, en resumen, lo que afecta al régimen de contingentes y el otro aspecto de enorme importancia es el que se ha dado respecto a los precios de referencia y, concretamente, en lo que respecta a lo que se llama la modulación del precio de entrada. Les intentaré explicar brevemente en qué consiste. Cuando se incurre en gravamen compensatorio en la Comunidad Económica Europea, eso no es más que comparar el precio de referencia establecido para esa época del año por la Comunidad con el precio de entrada de ese producto en la Comunidad. Este precio de entrada se calcula en base a la cotización de ese producto en unos mercados testigo, a los cuales se les descuenta el coste del transporte, desde la frontera hasta ese mercado, que es muy poco, pero también se les descuenta —se haya tenido que pagar o no— la tarifa, el arancel aduanero que ese producto tendría que haber pagado en aduana, que normalmente son aranceles aduaneros de más del 10% y que, por tanto, tienen un componente muy importante a la

baja sobre el precio de mercado, que hace que, al compararlo con el precio de referencia, se incurra en gravamen compensatorio. Entonces, los productores peninsulares, a partir de 1990, pasan a un mecanismo, que es muy similar al de precio de referencia, cuya ventaja importante era que en un período de 6 años –de 1990 a 1996– se beneficiaban, en el cálculo del precio de entrada, de un descuento de la sexta parte de ese arancel aduanero común. Eso no lo tenían las producciones canarias y ahí había un problema importante que beneficiaba enormemente a los productores del sures-te peninsular frente a los exportadores canarios a partir de 1990. Bien, en ese sentido se ha conseguido que de manera automática se aplique a Canarias a partir de 1990 la modulación de precios de entrada hasta 1996, donde desaparecería, un sexto cada año en un período de seis años, con lo cual estamos en este momento en igualdad de condiciones respecto al tomate, pepino y berenjena, que son los tres productos que tenemos sometidos a precios de referencia, que los productores peninsulares.

Hay una salvedad, que ya la propia Comisión dice a título excepcional, que hubo que aceptar porque si no era imposible salvar la oposición, concretamente, de Portugal, en el sentido de que cuando Portugal negoció su Tratado de Adhesión, en vez de tener para sus producciones la modulación de precios de entrada, a partir de 1990, ellos la tienen a partir de 1991. Bueno, entonces, a título excepcional en ese año se ha dejado a criterio del comité de gestión, que si hubiera dificultades para la exportación portuguesa, pudiera no aplicarse a Canarias en el año 90 sino a partir del año 91. De cualquier manera, la preocupación –como figura en el acta de la delegación portuguesa– es sobre el concentrado de tomate, que no sobre el tomate fresco, y entendemos que no va a haber mayores problemas en este aspecto.

Es difícil, desde un punto de vista técnico, intentar evaluar cuánto podría afectar este beneficio de la modulación de precios de entrada al hecho de no incurrir en gravamen compensatorio, como consecuencia de la aplicación del régimen de precios de referencia, pero nosotros, en unos cálculos estimativos, en unos supuestos que han hecho los técnicos de la consejería, la probabilidad que anteriormente existía y que realmente estaba en que, en todo caso, el sistema de precios de referencia podría afectar al orden de un 30, 35% de la producción, concretamente, de tomate, con este sistema de modulación de precios de entrada, una vez que se consiga, las estimaciones más pesimistas indicarían que se produciría una rebaja del orden del 80%, es decir, que no más de un 6-7% de las producciones tendrían riesgo, según las distintas épocas, de incurrir en precio de referencia.

Por último, algunos países comunitarios tienen la posibilidad de declarar, además de cualquier otro régimen contemplado, restricciones nacionales a la importación de ciertos productos, en determinadas épocas existen mecanismos donde un país comunitario puede cerrar sus mercados ante cualquier tipo de importación, y existe una declaración del Consejo de eliminar, en el plazo útil, las restricciones nacionales a la entrada de los productos canarios y, concretamente, para tomate suprimir las restricciones nacionales a partir de 1990. Creo que es también otro buen logro.

Y no quisiera cansarles más, estoy a la disposición de ustedes para las aclaraciones que estimen oportunas, pero entiendo –y así lo hemos dicho públicamente– que este es un paso importante, muy importante, un avance muy importante que se ha dado en este aspecto, que hay que seguir, sin embargo, en una actitud de permanente trabajo en el tema comunitario, actitud de la que no nos privaría, no nos hubiera privado cualquier otro sistema de adhesión, como lo estamos viendo, concretamente en nuestro país, con los productores de la Península y con la propia actuación del Ministerio de Agricultura, que también ha usado este sistema de veto para defender ciertas producciones peninsulares. Vuelvo a repetir que mi criterio es el de sentirme satisfecho por esto que se ha conseguido, sin grandes triunfalismos, como en otro momento he tenido que salir a esta Cámara sin compartir los grandes dramatismos con que se intentaba llevar el tema comunitario. Yo entiendo que esto es algo a lo que los canarios nos tenemos que habituar, tenemos que estar en este sistema y en esta actitud de negociación permanente, desdramatizar, un tanto, el tema comunitario y entiendo que, tras ocho meses escasos de adhesión, conseguir este acuerdo, indica que con las dificultades –no es un camino de rosas precisamente–, con las dificultades y la dureza propia de una negociación comunitaria, los avances han sido y seguirán siendo posibles, y esa es la actitud del Gobierno de Canarias y de esta consejería.

Esto se complementa con lo previsto en la Ley de Presupuestos, que ustedes tendrán la ocasión de aprobar si lo estiman conveniente, una serie de medidas de ayuda en regulación de mercados y fomento de exportaciones, con lo cual el Gobierno de Canarias, en tanto en cuanto no consigamos, todavía nos queden *gaps* en algunos productos para conseguir una situación favorable ante la Comunidad, apoyará a los sectores de manera que la agricultura no sufra ningún perjuicio en estos años, al menos hasta 1996, durante todo este período transitorio. Esto creo que es una buena medida que indicaría a los sectores agrarios que se despreocupasen un tanto de esta

polémica y que ayuda a desdramatizar un tanto esta polémica comunitaria, en el sentido de que existe la voluntad política, plasmada presupuestariamente, y compromiso asumido por este Gobierno de mejorar las condiciones de acceso y de paliar esos *gaps* que vayan quedando, con la política de ayudas sectoriales concretas que desde aquí podamos realizar.

Esto es todo, muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Muchas gracias, señor Hernández Abréu.

¿Grupos parlamentarios que deseen intervenir? ¿Grupo Mixto? Don Oswaldo Brito. ¿Grupo CDS? Don Lorenzo Olarte. ¿Grupo Popular? Don Francisco Marcos. ¿Grupo Socialista? *(Pausa.)* No va a intervenir.

Tiene la palabra don Oswaldo Brito.

El señor BRITO GONZÁLEZ: Señor Presidente.

Señor consejero, en relación con la información que usted plantea a la Cámara, hay que señalar, en primer lugar, que se echa en falta la conveniencia de que hubiese sido una información de conjunto, sobre todo los aspectos relacionados con la última fase de negociación en el ámbito de la Comunidad Económica Europea, por lo menos haber incluido también lo referente a los productos industriales y, en concreto, lo referente al sector tabaquero, donde, efectivamente, existen problemas evidentes, como bien es sabido, en relación con el sector de los cigarros puros, de los cigarros, en definitiva, que, digamos, han encontrado serias dificultades y una tendencia evidente a la baja del contingente *(Abandona su lugar en la Mesa el señor Presidente, Guerra Cabrera, y ocupa la Presidencia el señor Vicepresidente segundo, De la Cueva Fernández)*. Pero al margen de eso, me parece que hay una serie de cuestiones que me gustaría que usted aclarase.

Lo primero sería qué efectos reales, si esto se ha ponderado, se producen en relación con el volumen de exportación real de años anteriores, fundamentalmente respecto a las cifras reales de exportación a los mercados, no tanto a las cifras de contingentes, sino teniendo en cuenta las cifras reales de exportación de años anteriores, qué modificación de carácter cuantitativo se va a producir realmente, no teóricamente, y, por otra parte, qué modificación o qué impacto de tipo económico van a producir las modificaciones que usted ha anunciado que se producen, tanto desde el punto de vista de volumen como de las tasas de referencia de efecto equivalente?

En segundo lugar, en relación con la pesca, yo por lo menos lo que he escuchado me ha dejado un poco perplejo, en el sentido de que no me

ha señalado qué variaciones reales se experimentan respecto a las posibilidades de exportación y, por supuesto, respecto a las posibilidades de modificación o reestructuración del propio sector pesquero, donde no sé si a usted le consta realmente que en este momento los problemas de reestructuración de flota con el sistema de subvenciones y con ese plazo de 20 días que se ha planteado generalmente para presentar una documentación prolija, compleja, bastante engorrosa, está dificultando que los pequeños armadores, los medianos armadores puedan afrontar la posibilidad de acogerse a esas subvenciones, mientras que otros sectores más preparados, con más recursos, sí pueden acceder. Entonces, ¿qué relación está guardando una política con la otra y en qué medida esas variaciones, que yo por lo menos no las he visto claras, por lo menos del impacto que puede tener, va a tener en ese proceso de reajuste del sector pesquero en Canarias y la propia reestructuración de la flota?

Y, finalmente, ¿qué medidas se están planteando o qué procesos se están adoptando para conseguir que en los distintos tramos de ajuste, con el Tratado de la Comunidad Económica Europea, se pueda llegar a una situación, por lo menos, equivalente en cuanto a las condiciones de competitividad y acceso a los mercados respecto a las producciones equivalentes o, por lo menos, posiblemente equivalentes del sudeste peninsular?

Nada más, señor Presidente. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Muchas gracias, señor Brito.

Señor Olarte.

El señor OLARTE CULLEN: Señor Presidente. Señorías.

Yo quiero, en primer lugar, expresar la gratitud de mi grupo parlamentario al señor consejero, porque, una vez más, con bastante rigor y con indiscutible seriedad, pues, no sólo ha afrontado un tema informándonos cumplidamente, sino porque además ese tema se ha abordado en virtud de una iniciativa no de un grupo parlamentario de la Oposición sino del propio señor consejero. Si bien es lógico que le sea mucho más grato iniciar y, desde luego, tomar la iniciativa cuando se trata de una cuestión como ésta, en que si no se viene en plan triunfalista, por lo menos se viene con una satisfacción muy legítima y que en diferentes medidas es posible que todos compartamos, iniciativas que no se producen cuando existen problemas realmente importantes y no se ha obtenido ni un mínimo éxito en su resolución. De toda suerte que quede constancia de nuestra satisfacción por ello, que es lo importante. Mi

grupo parlamentario considera que por lo menos se ha abierto la espita, la posibilidad de negociar y de ir continuamente planteando una reivindicación en temas como éstos, tan importantes para el archipiélago canario, si bien no cabe duda de que el dichoso fantasma de los precios de referencia, de los contingentes, etcétera, pues subsiste ahí, aunque se haya paliado algo, el asunto.

Yo quisiera saber —y que en la segunda intervención es posible que a lo mejor, pues, me saque de mi ignorancia el señor consejero— qué opina él, al menos, de las razones por las cuales se levantó ese veto precedente, en virtud del cual no se había posibilitado el acuerdo entre el Consejo de Ministros de la Comunidad Económica Europea y el Estado español respecto de la política comunitaria para los países terceros mediterráneos, que afectaba, como es el objeto de la comparecencia, a la exportación agraria y pesquera. Quisiera compartir con el señor consejero la necesidad de desdramatizar esta cuestión, pero no la de permanecer a partir de ahora ausentes de toda preocupación; todo lo contrario: tenemos que estar en actitud vigilante y reivindicativa permanente.

Quisiera, asimismo, que en su segunda intervención —si tiene a bien intervenir el señor consejero— explique y no pase de puntillas —como anteriormente se pasó sobre el chabolismo—, no se pase de puntillas sobre el tema pesquero, porque realmente no nos encontramos satisfechos, ni siquiera informados, opino yo, con la explicación que ha dado el señor consejero, acaso porque creía que se había extendido mucho en el tiempo y es posible que ahora, a este segundo capítulo tan importante y que tanta preocupación genera en todos los ambientes canarios, pues tenga a bien explicárnoslo. Y por supuesto que nos diga si, claramente también, si se considera que el realmente favorecido con esta nueva situación y esta negociación y este acuerdo adoptado es el sector pesquero del norte de España, habida cuenta de las posibilidades que se abren para faenar en el Golfo de Vizcaya.

Nada más y muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Gracias, señor Olarte. Señor Marcos.

El señor MARCOS HERNÁNDEZ: Señor Presidente. Señorías.

Mi grupo no puede hacer otra cosa que agradecer profundamente al señor consejero su voluntad manifestada por el hecho de comparecer ante la Cámara de forma voluntaria.

Y, dicho esto, evidentemente, muy poco podríamos añadir a lo que aquí se ha escuchado, sino hacer algunas matizaciones respecto a la in-

tervención del señor consejero, porque es, realmente, el objeto de su intervención precisamente el acuerdo de la política comunitaria para los países terceros mediterráneos en relación precisamente el Consejo de Ministros de la Comunidad Económica y el Estado español. Y aquí echamos de menos algunas puntualizaciones, y las echamos de menos porque en cierta forma y manera el consejero ha dicho, tal vez de pasada, que la postura española de veto no sólo era con relación a los problemas específicos de Canarias sino a los problemas globales del propio Estado, y cuando nos habla del artículo 25.4 del Acta de Adhesión y nos habla de los ajustes que se modifican y del régimen a aplicar como consecuencia de que se sobrepasen estos ajustes, evidentemente, se nos plantean a nosotros una serie de cuestiones que quisiéramos en cierta manera que el señor consejero nos pudiese contestar.

En primer lugar, de toda su intervención se deduce... y esto tal vez sea consecuencia de la presión que los grupos parlamentarios están ejercitando en la Cámara acerca del Gobierno para que hagan un seguimiento constante y profundo sobre los temas de nuestra integración y hace un par de plenos ha sido aprobada, precisamente, una proposición no de ley del grupo parlamentario que yo represento, el Grupo Popular, en razón de instar al Gobierno a un seguimiento profundo y constante sobre los temas que pudiesen en algún momento mejorar la situación de nuestra integración. Que no es cierto que a nosotros se nos plantean, después de la intervención de su Señoría, algunas cuestiones que quisiéramos plantear y reconsiderar.

En primer lugar, si efectivamente estos ajustes y estas ventajas que se ponen de manifiesto y que estamos aquí escuchando como consecuencia, en cierta forma y manera, de algunas limitaciones a la gran carga social que sobre Canarias significaba, a la gran carga que sobre la opinión pública canaria significaba la creencia de que nuestra integración ha sido del todo punto negativa, es si se deben a peticiones canarias estas ventajas, si estas peticiones del Estado que afectan a Canarias son, precisamente, por que el Estado ha tenido sensibilidad para formularlas ante la Comunidad Económica Europea y si el acuerdo del Consejo de Ministros lo hemos logrado como consecuencia de nuestras peticiones, de nuestras presiones, lo que no hemos logrado hasta este momento y la política del Gobierno canario con relación a seguir presionando para conseguir ventajas superiores. Porque no se trata aquí de que vengamos a la Cámara a hacer un resumen de hechos ya acaecidos sino que simplemente nos venga a dar el contenido político, de por qué han ocurrido estas cuestiones y por qué vamos a seguir presionando y por qué tenemos la esperanza

de que efectivamente se consigan mejores ventajas. No se trata sólo y exclusivamente de hablar de los contingentes y de hablar de los precios de referencia y decimos que si desde 1990 a 1996 Canarias ya se ha equiparado a la Península con relación a las ventajas que se pudiesen obtener como consecuencia del beneficio que se obtendría en estos seis años, y también que usted nos diga que Portugal se ha visto afectada porque entraría en el 91 y no en el 90 porque en cierta forma y manera eso a nosotros no nos está diciendo nada. A nosotros lo que nos interesa es decir: en este momento Canarias tiene un grave problema con relación a la entrada en el Mercado Común, con relación a los precios de referencia, con relación a los contingentes, con relación a la pesca, con relación al tabaco y con relación a multitud de problemas, que evidentemente su Señoría conoce muchísimo mejor que este pobre diputado.

Yo le agradecería, aparte de la intervención que significa su comparecencia, que nos mantenga informados a los grupos parlamentarios de las presiones o de las actuaciones del Gobierno, incluso lo puede hacer su Señoría con una simple circular que nos mande a los portavoces, que a su vez nosotros lo haríamos llegar al resto de los diputados de cada grupo, para hacer, cuando su Señoría vuelva de nuevo a esta Cámara, en una comparecencia que esperamos que también sea voluntaria, a decirnos cuáles son las ventajas que se obtienen en el período próximo, que nosotros, con el seguimiento de las circulares que usted nos remita, podamos ver qué es lo que hemos conseguido en razón de lo que hemos pedido

Nada más Señorías. Muchas gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Gracias, señor Marcos.

Señor consejero.

El señor CONSEJERO DE AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA (Hernández Abréu): Señor Presidente. Señorías.

Bien. Yo solicité comparecer ante la Cámara —y así está recogido en el orden del día— para informar sobre el acuerdo entre el Consejo de Ministros de la CEE y el Estado español respecto a la política comunitaria para los países terceros mediterráneos que afecta a las exportaciones de productos agrarios y pesqueros; no solicité comparecer para hablar de reglas de origen ni para tabaco y, por tanto, yo no lo voy a incluir en este debate. En otra ocasión su Señoría tendrá la libertad de tomar las iniciativas parlamentarias que estime oportunas al respecto frente al Gobierno.

Y yo me alegro de que digan que esta es una comparecencia que pido voluntaria porque, bueno, si no es triunfalista, es satisfactoria; pero no lo hago por eso, yo lo hago en cumplimiento de un compromiso que he asumido ante esta Cámara de mantener en este tema, y en lo posible en todos los temas de mi gestión al frente de la consejería, la máxima transparencia y la máxima información, porque ofrecí ante esta Cámara —y ante la verdadera importancia del problema de la agricultura en el tema comunitario—, ofrecí hacer una política abierta, una política de consenso al respecto. Y así lo he venido haciendo, a veces en Pleno, a veces en Comisión, y tengo que confesar que he fallado, que no lo he hecho, no lo he hecho; no lo he hecho cuando hemos conseguido incorporarnos a la política de estructuras en la agricultura exactamente en igualdad de condiciones que cualquier otro estado-miembro; no lo he hecho cuando hemos conseguido avances importantes en materia de pesca, porque hasta ahora, tal vez con mucha suerte, el tema comunitario entiendo que no me he tenido que ver, afortunadamente no para mí, para Canarias, en la tesitura de hurtar información a esta Cámara por miedo a una censura a mi gestión o por miedo a un mal resultado. Creo que las cosas importantes que hasta ahora hemos conseguido, y que en un período tan corto de tiempo ha sido muy duro, muy duro, mucho trabajo para nosotros, como es política de estructura en agricultura y pesca y este nuevo acuerdo, bueno, creo que han salido de una manera razonablemente satisfactoria y no he informado a la Cámara, y ahí sí que fue absolutamente satisfactorio, lo que hemos conseguido en política de estructuras.

El señor Brito me preguntaba sobre la reestructuración de flota. Eso es política de estructuras y el acuerdo es sobre política comercial, pero yo paso a contestarle indudablemente. ¿Por qué ese período de 20 días? Mire usted, en diciembre de este año finaliza el programa trienal que tenía la Comunidad Económica Europea respecto a política de estructuras pesqueras. A lo largo de la negociación España se incorporó en un determinado momento —hace un mes aproximadamente— y Canarias con ella, hace un mes, a esa política de estructuras. Por tanto, sólo quedaba de aquí hasta diciembre para poder acogerse, beneficiarnos, de esa política de estructuras y la Comunidad Económica Europea estableció —la Dirección General de Pesca—, estableció los plazos que necesitaba para estudiar esos proyectos, de tal manera que antes de fin de año pueda ya pronunciarse y decir cuáles están financiados, porque se acaba el ejercicio presupuestario para la Comunidad Económica Europea, también a fin de año, como para cualquier otra institución. Eso no quiere decir que eso se acabe ahí: el año próxi-

mo, en los años futuros, ahora mismo estamos discutiendo, yo voy el lunes a Bruselas a una reunión donde se está discutiendo el nuevo programa de estructuras para el próximo período quinquenal, de estructuras de pesca. Ahí también los pescadores canarios, los armadores canarios tendrán la oportunidad —los que no han entrado ahora— de poder entrar a partir de enero del año próximo. Bueno, sólo es una espera, en todo caso, de dos-tres meses, es decir, esto es un programa continuo que no finaliza; lo que finalizaba ahora, el ejercicio presupuestario, y si hubiéramos entrado tres meses antes, hubiera habido más tiempo para recibir esas peticiones. Se entró en la fecha en que se entró y sólo hubo posibilidad de 20 días. No obstante, como nosotros ya sabíamos desde mucho antes que se iba a aprobar formalmente, no dude usted de que, a través de las cofradías de pescadores y de las asociaciones de armadores, más de un mes antes se les informó de que tuvieran preparada la documentación, porque esto se iba a producir y que luego iba a haber poco plazo formal, pero ha habido un plazo real, que es no sólo 20 días, sino de más de mes y medio.

Usted me pregunta cifras reales de impacto económico. Las cifras reales son las que le he dado. Estas cifras de exportación que he dado no son teóricas, son las cifras oficiales y las cifras que estamos manejando constantemente con las propias asociaciones de exportadores, son también las cifras que tienen las asociaciones de exportadores y no conozco otra fuente de datos. Los propios agricultores, las organizaciones agrarias y los datos oficiales de las estadísticas, del SOIBRE por parte de comercio y de FITO por parte de agricultura, son las únicas estadísticas que en este momento poseemos, más las estadísticas que tiene la propia unión aduanera en Bruselas, que controla las aduanas de todos los países miembros comunitarios. Son las cifras que le he dado.

Impacto económico en pesetas. En este momento, le ruego a su Señoría que me disculpe, no lo traía valorado en ese sentido, pero es relativamente fácil de saber. Todos estos aranceles van sobre el precio de la mercancía, al valor de la mercancía puesta en mercado de destino. Esos precios se conocen, varían, fluctúan, un precio medio se conoce, y como hemos conseguido ahorros de arancel, en unos casos hasta del 20%, en otros del 15%, en otros del 13, en función del arancel que gravara cada producción, y sabemos las toneladas que nos afectan, el cálculo económico yo lamento no poderlo hacer aquí en este momento pero con mucho gusto, y me parece además una cifra interesante de hacer, y me parece una buena pregunta de su Señoría, una buena observación, como tantas otras, y creo que

efectivamente es muy sencillo de hacer y es un impacto económico importante. Permítame que así le diga una estimación de algunos cientos de millones, del orden de 300, 400 millones de pesetas, en ese orden de magnitud.

Las razones por las que España levantó el veto es que se consideró satisfecha y si no se consideró satisfecha en todos sus aspectos consideró que había alcanzado techo y que, evidentemente, había una presión diplomática muy importante sobre el Gobierno español, no sólo por los países comunitarios, también por los países mediterráneos, los países árabes, y las autoridades españolas, imagino que como siempre que se toman este tipo de decisiones cuando se ocupan puestos de responsabilidad en este mar de fuerzas y de conjunción de intereses, habrán decidido en un momento determinado el levantar el veto. Lo que sí le puedo decir respecto a Canarias es que nosotros, desde el mes de julio, habíamos entendido que el acuerdo era bueno y que habíamos alcanzado techo, y de hecho un acta del COREPER del propio mes de julio es exactamente un acuerdo que, aunque se mantuvo el veto en ese momento por otros aspectos de la política... concretamente por los montantes compensatorios en el tema del vino y papas y por el mecanismo financiero, que esto también afecta a Canarias ahora respecto a los países terceros mediterráneos, a partir de ahí prácticamente el tema canario estaba ya, es decir, difícilmente... y le puedo citar a su Señoría alguna declaración que algún país incluyó en esta misma acta, para que se dé cuenta de que los negociadores españoles y los técnicos entendían que se había alcanzado techo. Yo, por ejemplo, les podría leer la declaración que incluye en el acta la delegación holandesa y que dice: "La delegación holandesa llama la atención del Consejo y de la Comisión, una vez más, sobre los intereses muy importantes de los Países Bajos en los sectores de tomate y plantas vivas. La delegación holandesa mantiene el parecer de que el aumento de los contingentes arancelarios para estos productos en beneficio de las Islas Canarias no está en ningún caso justificado en el contexto de que se trata. Con el único deseo de no retrasar aún más la apertura de las negociaciones con los socios de cooperación en la cuenca mediterránea sobre la adaptación de los acuerdos de cooperación como continuación de la adhesión española y portuguesa, se inclina ante la solución de compromiso propuesta por la Presidencia". Usted conoce la dureza que en términos diplomáticos tiene esta declaración, las dificultades son obvias y, evidentemente, el acuerdo es importante y es bueno cuando algún país como Holanda, en este caso, se arriesga a colocar una declaración de esta contundencia ante un acta.

En el caso de la pesca. En el caso de la pesca había un tema que no era específico, Islas Ca-

narias, era del conjunto del Estado español, pero que nos afectaba profundamente dada la próxima negociación del acuerdo del tratado de pesca con Marruecos, que era el tema financiero. España tenía enorme interés en que la Comunidad contemplase, dentro del paquete financiero que estaban ofreciendo los países terceros mediterráneos, la financiación de acuerdos pesqueros, porque conocía que los presupuestos de la propia Dirección General de Pesca, que antes de la incorporación de España negociaba, tenía tratados internacionales que eran muy inferiores a los que España sola como Estado ya tenía contraídos, no estaban suficientemente dotados. Ésa fue también una de las razones del veto, eso también se consiguió, a decir de los negociadores españoles, ya es un tema de Estado, y eso puede tener una enorme importancia para el pago de las licencias o cánones pesqueros como consecuencia de la renovación del tratado de Marruecos que va a afectar a los pescadores canarios. Sin embargo, así como nosotros mantuvimos una actitud muy dura y pudimos demostrar ante la Comunidad que estábamos superando los contingentes y que ésta no era una situación razonable para una parte de un estado miembro como sucede con el archipiélago canario, no fue así el caso de la pesca y por eso nos tuvimos que mantener en el tema de esta declaración general de ventajas respecto a otros países para acudir a ella cuando lo estimásemos más oportuno, porque las condiciones en que nosotros tuvimos que trabajar este tema... se las voy a decir. Mire usted, al 1 de octubre la unión aduanera nos da el siguiente grado de cobertura de los contingentes que hay para pesca. Mire usted, en pescado fresco, refrigerado o congelado, la partida 0301, respecto al contingente de España sólo hemos cubierto el 30%, respecto al resto de la Comunidad el 20% del contingente que tenemos; respecto a crustáceos y moluscos, partida 0303, para España el 28'1%, para el resto de la Comunidad el 16%; para preparados y conservas de pescado, la partida 1604, para España 35'5%, para el resto de la Comunidad el 21%; para harina y polvos de pescado, la partida 2301, para España el 56'9% y para el resto de la Comunidad el 15%. Es una postura de enorme debilidad negociadora ir a provocar ahí unos incrementos de contingente cuando estamos... no lo sé, como media estaríamos tal vez en el 20-25% de cobertura durante un año de este contingente que tenemos. Los contingentes de pesca, evidentemente, siempre fueron unos buenos contingentes, muy favorables, y por eso preferimos esta declaración, que es la única en el acta que está referida a pesca, por eso no he dicho más, la he leído literalmente, respecto al compromiso del Consejo de, en cualquier momento,

a iniciativa española, pueda revisar el tema de pesca en el máximo de ayuda.

A mí me gustaría, por último, destacar que no es que nos hayamos equiparado al mejor país tercero mediterráneo. La táctica seguida ha sido otra y ha sido que para cada producto nos equiparásemos al mejor país mediterráneo, es decir, por ejemplo, Chipre, era el país que mejor estaba en papas, pues ahí hemos estado; tomates, Marruecos, el país que tradicionalmente tenía más beneficios en tomate, ahí hemos estado. Entonces, hemos sacado una figura para Canarias que en su conjunto es muchísimo, enormemente más ventajosa que la de ningún país tercero mediterráneo; ningún país tercero mediterráneo tiene para ningún producto mejores condiciones que Canarias y Canarias tiene algo que no tiene ningún país mediterráneo en este momento, que es la modulación automática de los precios de entrada respecto al sistema de los precios de referencia.

Muchas gracias.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON MANUEL FERNÁNDEZ GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, DIRIGIDA AL GOBIERNO AUTÓNOMO, SOBRE EXCEDENTES DE RECAUDACIÓN POR LOS IMPUESTOS SOBRE LOS CARBURANTES.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): Muchas gracias.

Vamos a continuar la sesión con el punto segundo del orden del día, advirtiéndoles que la pregunta formulada por el diputado don Manuel Fernández, del Grupo Popular, queda aplazada por la ausencia del Vicepresidente del Gobierno.

PREGUNTA DE LOS DIPUTADOS DON DOMINGO HERRERA RODRÍGUEZ Y DON ESTEBAN BETHENCOURT GÁMEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, DIRIGIDA A LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, SOBRE ACONDICIONAMIENTO DE PISCINA EN HERMIGUA.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (De la Cueva Fernández): En este caso, pasamos a la que formula don Domingo Herrera Rodríguez y don Esteban Bethencourt Gámez, del Grupo Parlamentario Mixto, dirigida a la Excelentísima Señora Consejera de Turismo y Transportes, sobre acondicionamiento de piscina en Hermigua.

Tiene la palabra... señor Herrera, ¿usted la va a formular? (*Asentimiento del señor diputado.*) Muy bien. Adelante, señor Herrera.

El señor HERRERA RODRÍGUEZ (*Desde su escaño*): ¿Cuál es la razón por la que no se va a acometer en el presente ejercicio el acondicionamiento de la piscina seminatural de Hermigua? ¿Cuándo está previsto proceder a la contratación y ejecución de dicha obra, acondicionamiento, y en qué plazo estará terminada?

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (*De la Cueva Fernández*): Señora consejera.

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (**Palliser Díaz**) (*Desde su escaño*): Señor Presidente. Señorías.

La Consejería de Turismo y Transportes, consciente de la necesidad de infraestructura turística en la isla de La Gomera, analizó y estudió distintas zonas de ubicación para mejorar y acondicionar el litoral, entre ellas se miró Hermigua porque ahí hay una cantidad de residentes y visitantes que pueden disfrutar de unas piscinas naturales. A tal efecto, el año pasado, en el ejercicio 1985, se contrató al ingeniero Joaquín Soriano para que hiciera un estudio de la remodelación y mejora de esas piscinas naturales y de su acondicionamiento y acceso. Esta obra fue adjudicada por 1.250.000 pesetas. De este proyecto resultó un presupuesto de ejecución por contrata de 39.304.948 pesetas.

La Consejería de Turismo y Transportes considera que este tema es interesante, es conveniente, pero no tiene en su presupuesto, o sea, dentro de las partidas y de la política prioritaria del Gobierno de Canarias, no tiene previsto para 1987 una partida de 39 millones a tal fin para Hermigua. Bien es verdad que, considerando el interés que tienen por dicha zona y para la isla de La Gomera, podría colaborar con el cabildo y con el ayuntamiento en una primera fase, en la que podría aportar, dentro de una partida, que si este Parlamento la aprueba, de ayudas al litoral, podría colaborar, insisto, con el cabildo y con los ayuntamientos en una primera fase de dicho proyecto, que estaríamos encantados.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (*De la Cueva Fernández*): Gracias, señora consejera.

¿Señor Herrera?

El señor HERRERA RODRÍGUEZ (*Desde su escaño*): Gracias, señor Presidente. Señora consejera.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (*De la Cueva Fernández*): ¿No quiere interve-

nir? (*El señor diputado rehúsa a su segundo turno de intervención?*)

Muchas gracias.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON ELVIRO HERNÁNDEZ REBOSO, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, DIRIGIDA AL GOBIERNO AUTÓNOMO, SOBRE MEDIDAS ADOPTADAS EN RELACIÓN CON LOS VERTIDOS DE HIDROCARBUROS EN CANARIAS.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (*De la Cueva Fernández*): Pasamos a la pregunta formulada por el diputado del Grupo Popular, don Elviro Hernández Reboso, dirigida al Gobierno autónomo, sobre medidas adoptadas en relación con los vertidos de hidrocarburos en Canarias.

Señor Hernández Reboso.

El señor HERNÁNDEZ REBOSO (*Desde su escaño*): Sí, señor Presidente. Gracias.

La pregunta dice así: en atención a la proposición no de ley aprobada por el Parlamento de Canarias con relación a los vertidos de hidrocarburos en Canarias, ¿qué medidas ha adoptado el Gobierno tanto en la creación del servicio de vigilancia como de limpieza?

Gracias.

El señor VICEPRESIDENTE SEGUNDO (*De la Cueva Fernández*): Señor consejero.

(*Se reincorpora a su lugar en la Mesa el señor Presidente, Guerra Cabrera.*)

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (**Medina Jiménez**) (*Desde su escaño*): ... (*Ininteligible.*)

El señor HERNÁNDEZ REBOSO (*Desde su escaño*): Vuelvo a repetir la pregunta: en atención a la proposición no de ley aprobada por el Parlamento de Canarias con relación a los vertidos de hidrocarburos, ¿qué medidas ha adoptado el Gobierno tanto en la creación del servicio de vigilancia como de limpieza?

El señor PRESIDENTE: ¿El señor consejero va a replicar, va a responder?

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (**Medina Jiménez**) (*Desde su escaño*): ... (*Ininteligible.*)

El señor PRESIDENTE: Confusión, confusión, señor Medida, no puede haber puesto que hay un orden del día donde efectivamente se señala que la pregunta es sobre medidas adoptadas

en relación con los vertidos de hidrocarburos en Canarias.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (Medina Jiménez) (*Desde su escaño*): Esta pregunta ... (*Ininteligible.*) no a la Consejería de Obras Públicas ... (*Ininteligible.*)

El señor PRESIDENTE: En todo caso el orden del día, pues, se traslada con antelación, ¿no?, para...

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (Medina Jiménez) (*Desde su escaño*): ... (*Ininteligible.*) en el anterior Gobierno, puedo decirle al señor diputado que recuerdo que los vertidos de hidrocarburos en el mar son competencia de la Administración central del Estado.

En cuanto a los vertidos interiores, tanto en la Ley actual de Aguas, aprobada recientemente, la ley nacional, como en la nuestra, que está sufriendo el trámite parlamentario en estos momentos, previo al Parlamento, ya existen las medidas adecuadas para gravar por el principio de que quien crea la polución paga la limpieza de las aguas.

El señor PRESIDENTE: ¿Señor Hernández Rebozo?

El señor HERNÁNDEZ REBOSO (*Desde su escaño*): Con todos los respetos, señor consejero, esto, verdaderamente, no es la contestación a la pregunta formulada por mí. Es decir, yo no sé si el señor consejero recuerda que en las sesiones de la Comisión de Obras Públicas y Urbanismo del 24 de abril del 85 quedó aprobada la proposición no de ley, que era del Grupo Mixto entonces, sobre vigilancia de vertidos de hidrocarburos en el ámbito marítimo canario y medios para combatirlos. Resulta que llevamos ya un año, y entonces mi pregunta era: ¿se ha hecho algo al respecto? Porque, claro, si aquí se aprueban las proposiciones no de ley y después vemos que las medidas que se van a adoptar no se hacen, no se cumplen, por eso era por lo que se le preguntaba, porque es que cada verano que pasa o cada día que pasa vemos que el problema se agudiza, y por eso es mi pregunta, ¿qué ha hecho el Gobierno al respecto en esto?

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Medina.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (Medina Jiménez) (*Desde su escaño*): Perdón por mi sorpresa, pero es que es una pregunta relacionada con una competencia que ejerce un miembro de este Gobierno, que es el Consejero de Política Territorial, y la contestación es la que le estoy diciendo, que, en concreto, las

aguas territoriales de Canarias y su polución es un tema que es competencia de la Administración central del Estado y no de este...

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Bien. Gracias, señor Medina.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON FRANCISCO ALONSO VALERÓN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR, DIRIGIDA AL EXCELENTÍSIMO SEÑOR CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS, SOBRE SITUACIÓN DE LA OBRA DENOMINADA "VÍA DE RONDA DE PUERTO DEL ROSARIO".

El señor PRESIDENTE: Pasamos a la pregunta que hace el diputado don Francisco José Alonso Valerón, dirigida al señor Consejero de Obras Públicas, sobre situación de la obra denominada "Vía de Ronda de Puerto del Rosario".

Señor Alonso Valerón.

El señor ALONSO VALERÓN (*Desde su escaño*): Señor Presidente.

En los presupuestos concernientes a la Consejería antes denominada de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, en la actualidad Consejería de Obras Públicas, se dotó la obra de carretera denominada "Vía de Ronda de Puerto del Rosario", en la isla de Fuerteventura, con un importe de 70 millones de pesetas. De acuerdo la consejería en dar de baja la citada obra, el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma canaria se pronuncia de forma favorable a su sustitución. Teniendo la citada partida la finalidad de comunicar la carretera procedente del sur de la isla con la del norte y viceversa, es por lo que en virtud de cuanto antecede formulamos, con el siguiente tenor literal, el presente texto de la pregunta: ¿qué motivos ha tenido la consejería para dar de baja la obra denominada "Vía de Ronda de Puerto del Rosario"? ¿Qué finalidad se ha dado a los 70 millones de pesetas que tenía presupuestados la citada obra? ¿Por qué no se ha dado cuenta a la Comisión de Presupuestos y Hacienda del Parlamento de Canarias como preceptúa la legislación vigente?

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Medina.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (Medina Jiménez) (*Desde su escaño*): Según nota de mis servicios, la obra de referencia no ha estado programada en los Presupuestos del 84, 85 ni 86; en consecuencia, difícilmente ha podido ser sustituida por otra.

El señor PRESIDENTE: Señor Valerón.

El señor ALONSO VALERÓN (*Desde su escaño*): Señor Presidente. Si el señor consejero encontró la contestación a la pregunta de antes, desde luego no ha encontrado los 70 millones de pesetas a los que hago alusión, eso está claro. Yo no puedo dar más datos que los que puedo tener como referencia en unos Presupuestos. La obra se denomina "Vía de Ronda", corresponde a lo que antes era Consejería de Política Territorial, perdón, a la Consejería de Obras Públicas, Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, dotada con 70 millones de pesetas; tenía como finalidad la conexión de la carretera sur con la carretera norte, bordeando Puerto del Rosario, y, desde luego, a mí me preocupa mucho la contestación que da el señor consejero, porque, además, es que se ha firmado por parte del Gobierno de Canarias la aceptación de dar de baja esa obra proveniente de los fondos correspondientes al Fondo de Compensación Inter territorial y, obviamente, esos medios tienen que ir dirigidos a cumplir, pues, otros objetivos.

A mí no se me contesta en absoluto nada de esto, señor Presidente, y por tanto formulo...

El señor PRESIDENTE: Señor Alonso Valerón, es que usted tiene perfecto derecho a preocuparse, por supuesto, pero, vamos, hágale usted la pregunta al señor consejero, porque la Presidencia aquí se limita nada más que a dirigir el debate. Yo le ruego que le haga usted la pregunta al señor consejero o que le traslade la preocupación al señor consejero, claro, no al Presidente de la Cámara.

El señor ALONSO VALERÓN (*Desde su escaño*): Y a la opinión pública, señor Presidente, porque es que, bueno, a mí no se... la pregunta está formulada, a mí no se me contesta dónde han ido a parar 70 millones de pesetas, que me dicen que no están en los Presupuestos de la Comunidad Autónoma. El Consejo de Gobierno se pronuncia favorable a la sustitución de esa obra y lo que quiero saber es, primero, por qué esa obra se sustituye; y, en segundo lugar, a dónde van los 70 millones de pesetas; y, en tercer lugar, por qué no se da cuenta, como preceptúa la legislación vigente, a la Comisión de Presupuestos y Hacienda.

El señor PRESIDENTE: Señor Medina.

El señor CONSEJERO DE OBRAS PÚBLICAS (Medina Jiménez) (*Desde su escaño*): Es la contestación que he dado.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON LORENZO OLARTE CULLEN, DEL GRUPO PARLAMENTARIO CENTRO DEMOCRÁTICO-CDS, DIRIGIDA A LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, SOBRE LA UTILIZACIÓN DE LOS HIDROFOIL EN EL TRANSPORTE MARÍTIMO INTERINSULAR.

El señor PRESIDENTE: Bien, pasamos entonces, tramitada esta pregunta, (*Rumores en la sala.*) a la siguiente: del diputado don Lorenzo Olarte Cullen, dirigida a la señora Consejera de Turismo y Transportes, sobre la utilización de los hidrofoil en el transporte marítimo interinsular.

(*El señor Alonso Valerón solicita hacer uso de la palabra.*)

Dígame.

El señor ALONSO VALERÓN (*Desde su escaño*): Como es obvio y por una cuestión de orden, mi grupo no puede aceptar esta contestación. Es obvio que no nos queda otro remedio, en materia económica y por las injustificadas omisiones sobre materia presupuestaria, que forzarnos a solicitar una auditoría, porque, desde luego, es de verdadero asombro el que se pueda decir esto.

El señor PRESIDENTE: Señor Alonso Valerón, no es cuestión, el que su Señoría anuncie la formulación de una auditoría no es cuestión aquí. O sea, su Señoría puede perfectamente formular las auditorías que estime oportunas, pero, en todo caso, no es una cuestión de orden, esto no es una cuestión orden. Yo le ruego que dejemos esto zanjado y su Señoría podrá adoptar, junto con su grupo, las medidas que estime oportunas, en su momento oportuno y no aquí justamente ahora en esta sesión.

El señor Olarte tiene la palabra para formular la pregunta correspondiente.

El señor OLARTE CULLEN (*Desde su escaño*): Situando mis tres preguntas, que pueden resumirse prácticamente en una y creo que son de fácil contestación, en la importancia que tienen las comunicaciones marítimas para la región canaria y, dado el conocimiento y por la trascendencia que ha tenido en distintos medios de comunicación social la existencia de posibles ofertas recibidas por el Gobierno de Canarias y, concretamente, dirigidas a la consejería por parte de empresas privadas para explotar líneas marítimas de pasajeros y transporte de vehículos también, con medios de transporte de alta y avanzada tecnología, hemos preguntado, concretamente, lo siguiente:

Primero, si la consejería tiene conocimiento del interés en cubrir líneas marítimas interinsulares por parte de alguna empresa naviera.

Segundo, si la consejería ha recibido, en cualquier caso, alguna oferta especial para posibles explotaciones de líneas marítimas interinsulares.

Y, en tercer lugar, en el supuesto de que esto fuera cierto, ¿qué consideraciones tendría la consejería que hacer sobre el asunto y qué posibilidades de viabilidad tendría ello?

Nada más.

El señor PRESIDENTE: Señora Palliser.

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz) (*Desde su escaño*): Señor Presidente. Señorías.

Efectivamente, a la primera pregunta que me interpela el señor Olarte Cullen, tengo que decir que la consejería tiene conocimiento en estos momentos de tres empresas que quieren establecerse en Canarias con *hidrofoil* o con *overcraft*. Tres empresas, una de ellas es extranjera, y dos de ellas canarias. No doy los nombres porque no se me ha autorizado por parte de las empresas, pero están en el correspondiente expediente, lo que pasa es que no tengo la autorización en estos momentos de las empresas, porque esto es un proyecto que ellos han iniciado y que están interesados.

Con respecto a las comunicaciones, se refieren a tráficos interinsulares, a tráfico entre islas, en el que en estos momentos no está operando Trasmediterránea. Se han dirigido a la consejería para pedir el apoyo como intermediaria, porque la autorización depende de la Marina Mercante. La consejería va a apoyar ante Marina Mercante, si estos proyectos siguen adelante, su consecución, porque todo lo que sea mejora de las comunicaciones interinsulares marítimas en Canarias por supuesto que viene bien y, por supuesto, lo vamos a apoyar. Son comunicaciones, insisto, entre distintos puntos, Fuerteventura-Gran Canaria, distintos puntos que en estos momentos no están con autorización dada... perdón, con autorización solamente... (*Ininteligible.*) a Trasmediterránea.

Y, por último, me parece que me planteaba usted la viabilidad. Esto es un riesgo del empresario, de momento no han pedido subvención. Ellos están haciendo sus estudios, porque es un riesgo empresarial, están haciendo sus estudios y no han solicitado ningún tipo, de momento, de subvención; sólo quieren el apoyo institucional para que a estas líneas se les conceda la autorización y se pongan en marcha.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Palliser.

Señor Olarte.

El señor OLARTE CULLEN (*Desde su escaño*): Yo, señora consejera, no me encuentro muy satisfecho con la respuesta, porque a mí me parece que hay que dar el nombre y que en una democracia la transparencia es dar toda clase de nombres de aquellas personas públicas o privadas que se acerquen al Gobierno. No quiero seguir profundizando en esto, pero me parece grave.

Además, hay diputados más preguntones que otros y otros son muy preguntones, yo es la primera pregunta que hago en estos años y no me siento muy satisfecho con la respuesta, al menos preguntas para obtener una respuesta oral en el Pleno.

La señora consejera, por otra parte —y se lo digo con toda amabilidad—, no me ha aportado nada nuevo con respecto a las declaraciones que hizo a la prensa después de haber formulado la pregunta. Sobre este particular, yo sólo quisiera, pues, lamentar que yo, que soy lector de la prensa, me he enterado por la prensa y no tenía que haberme enterado por la prensa de lo que anteriormente dijo y hoy prácticamente ha repetido. Yo quisiera que para el futuro, señora consejera, este diputado y cualquier diputado, pues, tuviera una consideración mayor, que por lo menos cuando un periodista preguntara “¿qué le va a contestar usted a este diputado?”, dijera: “vaya usted al Pleno y después entérese”, pero antes, por consideración a la Cámara, debo mantener esto sin darle trascendencia.

Nada más y muchas gracias.

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz) (*Desde su escaño*): Señor Presidente, voy a empezar por lo último que ha planteado el señor diputado.

Con todos mis respetos, por supuesto, soy muy correcta e intento ser correcta con la Cámara y con sus Señorías; lo único es que este es un tema que estaba en candelero, que había llevado muchos meses hablándose del *overcraft*, de los *hidrofoil*, etcétera, etcétera, y que la prensa se ha dirigido a mí hace mucho tiempo y, bueno, y le he ido contestando puntualmente cuando se me ha hecho referencia. Desgraciadamente, muchas veces cuando tengo que contestar a una pregunta, han pasado seis meses y ha perdido la actualidad. Yo, de verdad, no era mi intención molestar en absoluto ni eludir —al contrario—, menoscabar o quitarle importancia a la pregunta que tenía que contestar al señor diputado.

De todas formas, yo sí le puedo decir una cosa: no tengo ningún problema, son tres empresas totalmente correctas, una es británica y dos son canarias; lo que pasa es que han venido a un proyecto, que en estos momentos no sé si tengo la autorización o no, porque es un proyecto, está en fase de proyecto. Por lo tanto, si ellos —de ver-

dad, señor diputado— me dan su autorización para decir que se los dé, los nombres, a esta Cámara, con mucho gusto, por escrito, informo a la Cámara de los nombres de estas empresas. No hay trampa ni cartón, sino simplemente que son señores que están en un proyecto de viabilidad y que a lo mejor, bueno, están sopesando, están viendo si son rentables o no económicamente, qué apoyo van a tener de la consejería, etcétera, etcétera, y a lo mejor no les interesa, como empresa, todavía dar sus nombres a conocer públicamente. Ha sido una reunión oficiosa, no oficial sino oficiosa, en este plan de cuál sería la voluntad política de la consejera. No obstante, señor diputado, en cuanto las tres empresas me den su visto bueno, se lo mandaré por escrito sobre la marcha en una semana.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora Palliser.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON OSWALDO BRITO GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, DIRIGIDA AL GOBIERNO AUTÓNOMO, SOBRE PROEXCA.

El señor PRESIDENTE: Otra pregunta, esta vez de don Oswaldo Brito, dirigida al Gobierno, sobre PROEXCA.

Tiene la palabra, señor Brito.

El señor BRITO GONZÁLEZ (*Desde su escaño*): Gracias, señor Presidente.

Se solicita que el Gobierno de Canarias responda a las siguientes cuestiones: ¿qué acciones se han desarrollado por parte de PROEXCA desde su fundación y qué logros comerciales se han materializado por su intervención? Y, en segundo lugar, ¿a qué destino se han orientado los fondos del capital social de PROEXCA y cuáles son las retribuciones de sus altos cargos?

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Bergasa.

El señor CONSEJERO DE HACIENDA (Bergasa Perdomo) (*Desde su escaño*): Señor Presidente. Señorías.

Como sus Señorías saben, PROEXCA es una empresa participada, no es una empresa pública, puesto que la Comunidad Autónoma no tiene mayoría de capital en la misma, es una empresa participada por la Comunidad Autónoma de Canarias y la mayoría del capital lo ostentan otras entidades, que no es la Comunidad Autónoma.

También es sabido que PROEXCA es una empresa de promoción exterior canaria, de fomento y promoción al comercio exterior canario

y a la presencia canaria en el exterior, en todo el campo de las actividades comerciales, de intercambio y promoción de los intercambios; PROEXCA ha estado presente en acontecimientos internacionales importantes, ha promovido contactos con los países de nuestro entorno, con los países del área de nuestro entorno; PROEXCA tiene un proyecto muy ambicioso de presencia en la capital de las comunidades europeas, mediante una oficina que tendrá como finalidad facilitar las relaciones y los intercambios en el área de la Comunidad, y, desde luego, es una empresa que, por su corta experiencia en cuanto al tiempo que viene actuando, ha participado muy intensamente en todas las actividades de promoción. Podría añadir que PROEXCA está interviniendo activamente en negociaciones para facilitar intercambios de productos canarios mediante operaciones *barter* u operaciones de tráfico *barter*, realizando una función muy activa de intercomunicación de empresas de países interesados en la adquisición mediante este procedimiento de productos canarios y ha participado también en la promoción externa de producciones agrícolas canarias necesitadas de apoyo en mercados exteriores.

La estructura del capital de PROEXCA es la siguiente: la Comunidad Autónoma de Canarias participa con un 40%, con un capital suscrito de 36 millones de pesetas; el IMPI —Instituto de la Mediana y Pequeña Empresa— participa con un 20% y un capital suscrito de 18 millones; SODICAN —Sociedad para el Desarrollo Industrial de Canarias—, que, como su Señoría sabe, es una sociedad de titularidad estatal, participa con un 20% y 18 millones de pesetas de capital suscrito; la Caja Insular de Ahorros de Canarias participa con el 10% del capital social y 9 millones de pesetas, y la Caja General de Ahorros de Canarias con el 10% y 9 millones de pesetas de capital.

Bien, en cuanto a la tercera cuestión que plantea su Señoría, que es los gastos de personal, PROEXCA, en el balance de situación de la sociedad, presenta unos gastos de personal de 967.015 pesetas, sin que pueda especificarse el concepto estricto de retribución puesto que se trata fundamentalmente del personal administrativo, ya que los altos cargos que desempeñan el Consejo de Administración no tienen retribuciones personales directas, simplemente afectan los gastos derivados de su actividad en representación de la entidad.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Señor Brito.

El señor BRITO GONZÁLEZ (*Desde su escaño*): Señor Presidente, en la línea ya acredi-

tada. se sigue manteniendo el mismo criterio de no contestar a las cuestiones que se plantean por la Cámara.

Evidentemente, este diputado ya conocía que, efectivamente, PROEXCA no era una empresa de titularidad pública, pero tiene una intervención importante de la Comunidad Autónoma y, en todo caso, me parece que la Cámara tiene que tener capacidad para conocer cuál es la situación de la empresa en la cual se destinan fondos públicos, por lo menos la Comunidad Autónoma. Yo he preguntado qué acciones se han desarrollado por parte de PROEXCA desde su fundación y qué logros comerciales se han materializado; usted me ha dicho una serie de vaguedades, de indeterminaciones, de presencia en acontecimientos importantes, de un proyecto de oficina en Bruselas, pero usted no me ha concretado cuáles han sido esas actuaciones y esas intervenciones, primera cuestión.

Segunda, usted no me ha contestado a qué destino se han orientado los fondos del capital social de PROEXCA y cuáles son las retribuciones de sus altos cargos o los gastos, evidentemente, que tengan en función de esa acción como altos cargos. Usted me ha dicho una cantidad—digamos— insignificante, el tema de gastos del personal, del personal administrativo, me imagino que será un administrativo que tiene PROEXCA, con 976.015 pesetas, pero no me dice absolutamente más del resto de los gastos, de representación o no representación, de los altos cargos. Con lo cual seguimos con el planteamiento permanente de hurtar a esta Cámara la información que se recaba por la vía reglamentaria. Yo quiero insistir sobre este particular porque es preocupante y grave que esto se viene reiterando en muchas actuaciones recabadas reglamentariamente por los diputados de la Oposición.

El señor PRESIDENTE: Señor Bergasa.

El señor CONSEJERO DE HACIENDA (Bergasa Perdomo) (*Desde su escaño*): Parece que el Gobierno ha contestado a las tres cuestiones que se han planteado, lo que ocurre es que, evidentemente, si su Señoría lo que pretende es una información no solamente de actividades, sino también de cifras económicas, bueno, pues, la pregunta se formularía en términos de cuántos recursos se han invertido en tal actividad o en tal otra, que no es el caso. Es decir, PROEXCA es una empresa de promoción exterior, no actúa directamente como intermediaria comercial; PROEXCA realiza sus actividades fundamentalmente para la puesta en comunicación y en relación de empresas comerciales exportadoras o de empresas industriales canarias con el exterior; y,

desde luego, el objetivo más importante que tiene asignada la sociedad, en el futuro inmediato, es la apertura de la sede en Bruselas, para garantizar una presencia permanente a todo el sector empresarial canario, de una oficina canaria en Bruselas.

Podría citar, ya en términos más estrictos, actividades más específicas, como, por ejemplo, la celebración de la Feria Internacional de Canarias, la participación directa de PROEXCA en la financiación de actividades de la Feria Internacional, el *stand* de acogida a representaciones extranjeras invitadas oficialmente a la Feria de Canarias, las atenciones protocolarias a representaciones extranjeras, etcétera.

Y, desde luego, creo que difícilmente se puede precisar más cuando las preguntas no se refieren a actividades específicas.

Muchas gracias.

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Brito.

El señor BRITO GONZÁLEZ (*Desde su escaño*): Que conste expresamente, es posible, la queja de este diputado por el comportamiento acreditado por el Gobierno en esta actuación.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señor Brito.

PREGUNTA DEL DIPUTADO DON OSWALDO BRITO GONZÁLEZ, DEL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, DIRIGIDA A LA EXCELENTÍSIMA SEÑORA CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES, SOBRE CONTRATACIÓN DE PERSONAL.

El señor PRESIDENTE: Pregunta, a la señora Consejera de Turismo y Transportes, sobre contratación de personal. La formula don Oswaldo Brito.

Tiene la palabra.

El señor BRITO GONZÁLEZ (*Desde su escaño*): Señor Presidente.

Se solicita que la Excelentísima Señora consejera responda a la siguiente pregunta: ¿qué razones justifican la contratación de tal volumen de personas, el carácter específico de sus contratos y las situaciones irregulares expresadas en la fundamentación de esta iniciativa?

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz) (*Desde su escaño*): Señor Presidente. Señoría.

Efectivamente, el señor diputado tiene conocimientos concretos, muy concretos, de que en mi consejería hay 25 contratos específicos. La

modalidad de la contratación a la que se refiere el señor diputado no es peculiar, viene fundamentada en el Real Decreto 1.465/85, de 17 de julio, por el que se regula la contratación para la realización de trabajos específicos y concretos no habituales, estando por tanto regulados jurídicamente, siendo plenamente ajustados a derecho. Se trata de contratación de profesionales que prestan sus servicios a la Administración en tareas propias de su profesión y se justifican, caso a caso, la necesidad del trabajo a realizar.

La insuficiencia de medios con que fueron dotadas las transferencias —de medios personales y materiales— de la Administración del Estado a la autonómica y el crecimiento inversor de la consejería, que no va paralelo al crecimiento en el capítulo I... Puedo poner el dato de que en 1984 esta consejería tenía un presupuesto total de 3.055 millones de pesetas, en 1987, con el proyecto que se eleva a la Cámara y que tienen que aprobar sus Señorías, es de 3.187; el capítulo VI pasó —capítulo de inversión— de 11 millones de pesetas a 1.131 y el gasto de personal ha aumentado en pesetas constantes en este año en un 4'5%. Por lo que esta actividad inversora —y perdone que hable de la ...*(Ininteligible.)* inversora— es que genera una serie de direcciones de obra, de vigilancia, etcétera, que se hace necesaria para ejecución de dichos proyectos.

En cuanto a la publicidad de los citados contratos, se da estricto cumplimiento a la legislación de contratos, seleccionando por concurso o por contratación directa si se dan los requisitos del artículo 8 del citado decreto, exigiéndose en este caso al menos las peticiones de tres ofertas que figuran en el correspondiente expediente. Si el señor diputado entiende que no es el procedimiento más adecuado, debe proponer al Gobierno central, del Estado, la modificación de la legislación contractual, ya que, al tratarse de normativa básica del Estado, no tenemos competencia el Gobierno canario.

Pero más, ampliando en este dato de los 25 adjudicatarios, o sea, de contratos específicos vigentes que figuran en la relación que usted menciona, 6 son arquitectos e ingenieros para la dirección técnica de las obras de inversión de la consejería o bien para su vigilancia, siendo la contratación apropiada al objeto del contrato, estando otros 6 iniciados para la estación de guaguas de Icod, Gáldar y Avenida de los Descubridores; 5 son colaboradores de las nuevas campañas de inspección que realiza la consejería con los inspectores contratados temporalmente a través del convenio con el INEM, al carecer de personal adecuado; 6 para la realización de estadísticas varias y diversos estudios de campo, para el conocimiento exacto de la realidad del tema de turismo y transportes; y 3 son servicios de tra-

ducción y colaboración relacionados con la actividad promotora de turismo y conexión con ésta, uno de ellos es para la creación de un turno de informadores turísticos que hemos iniciado en Lanzarote y 3 para asesoramiento técnico en temas puntuales de la consejería, como el tema aeronáutico, y un programador—analista para cubrir las necesidades de funcionamiento del centro informático de la consejería. De todas formas, algunos han sido por concurso y otros han sido... puede usted, tiene a su disposición el correspondiente expediente con las tres ofertas.

El señor PRESIDENTE: Sí, señor Brito.

El señor BRITO GONZÁLEZ (*Desde su escaño*): Agradecer, en todo caso, a la señora consejera el detalle de haber contestado, por lo menos con la amplitud debida, a la pregunta planteada, pero hay cosas que sí quiero hacer constar. Una cosa es que la legislación de aplicación sean las medidas correspondientes a la Función Pública, que son de ámbito estatal, eso por supuesto; ahora, de lo que yo ya tengo duda es de que efectivamente los criterios que se estén aplicando sean los correctos. Sabe la señora consejera que, por resolución de 17 de diciembre de 1985 de la Dirección General de la Función Pública, se adjudican plazas a aspirantes que han superado las pruebas selectivas de técnico a las Consejerías de Presidencia y Turismo y Transportes mediante funciones de empleo interino, aparecido en el *Boletín Oficial de la Comunidad Autónoma*, 20 de diciembre del 85. De ese personal se constituía en el apartado segundo una lista de reserva con el resto de aspirantes seleccionados para cubrir vacantes en la Administración de la Comunidad Autónoma de Canarias, cuya provisión se considera urgente en el plazo de un año, de acuerdo con la base novena de las mencionadas resoluciones, y a continuación se expresa, de los cuales se han incorporado, si mis datos no están equivocados, 6 personas, quedando 8 restantes por incorporar. ¿Por qué razón no se procede a contratar a este personal que ha superado las pruebas correspondientes y se realizan contrataciones de personal, además técnicos, personas que tienen cualificación como técnicos de ambas consejerías, y no se está contratando a personal de carácter específico, que según mis datos —y pienso que son bastante factibles—, por un lado, ocupan puestos que podía desarrollar personal de plantilla y, por otro lado, en algunos casos se ha planteado no solamente contratos específicos sino contratos laborales, con sueldos superiores a los establecidos en el convenio y al resto del personal laboral que está ahí? Y, además, me quiere decir la señora consejera también, en tercer lugar, qué tanto por ciento representan

los contratos específicos respecto al total de la plantilla de la consejería?

La señora CONSEJERA DE TURISMO Y TRANSPORTES (Palliser Díaz) (*Desde su escaño*): Señor Presidente. Señorías.

En primer lugar, le tengo que decir que... a su primera interpelación le tengo que hacer, mejor dicho, una aclaración. Efectivamente, usted está planteando que de aquellas personas que aprobaron pero que no había plazas suficientes que entraran a continuación, pero es que el contrato específico, perdón, o sea, éstos son para auxiliares administrativos, administrativos y técnicos, pero es que el problema es que... estoy hablándole, por ejemplo, de aparejadores, de ingenieros, de señores que saben inglés para el turno de informadores turísticos, etcétera, etcétera. O sea, es que no precisamente... es el problema, o sea, los contratos específicos van para una función determinada de asesoramiento y es por un período corto, que no puede durar más de un año. Pero es que son unos contratos —y así lo dice, “específico”— que tienen que tener unas características determinadas, entonces no es un auxiliar administrativo, no es un administrativo. Entonces, este es el problema. Y entonces yo ya le he mencionado que de ellos son 6 arquitectos e ingenieros, no sé cuántos... bueno, no lo voy a repetir, pero casi todos son personal específico.

En el segundo tema, usted me está planteando, no el contrato específico, los eventuales. Los eventuales, esto es un acuerdo, o sea, que por un orden de la Consejería de Trabajo, para fomento de empleo, que había unas colaboraciones con la Comunidad Autónoma, entre la Comunidad Autónoma, cabildos y corporaciones locales. No le iba a contestar a esta pregunta, pero yo con mucho gusto se la contesto si puedo más o menos y perdone que no tenga los suficientes datos sobre la mesa. En este tema, estos eventuales, se me dio autorización por parte del Gobierno para contratar a inspectores de turismo y transportes, que hacían mucha falta en la consejería, sobre todo para aplicar, para que entrara en vigor la Ley de Sanciones, que, bueno, mal llamada Ley de Sanciones, que ha sido aprobada en este Parlamento. Entonces, esta propuesta, este contrato, ha sido mediante una lista que manda el INEM de parados, y de los cuales, de esa lista y de esa relación de parados, se ha hecho un examen, de lo cual yo, señor diputado, tengo aquí los exámenes y se

los pongo a su disposición, porque me los he traído, de la lista de parados que ha mandado el INEM se han hecho los exámenes y se ha elegido a estos señores. Pero estos son eventuales. Si estos eventuales mediante fomento de empleo y a través del INEM cobran más que los propios funcionarios, mire, esto, verdad, desgraciadamente yo no soy Consejera de la Función Pública. Es posible que a través de fomento de empleo y por la Consejería de Trabajo y por los convenios, resulte que un señor eventual gane más que a lo mejor un funcionario de carrera. No lo sé, desgraciadamente este hecho no se lo puedo contestar porque no está el Consejero de la Presidencia, pero está totalmente regulado y está conforme a criterios establecidos y a convenios firmados y rubricados y legales totalmente, y, desde luego, previo exámenes y mandada la lista de la relación de paro del INEM.

Y, por último, el porcentaje que usted me pide sobre mi plantilla y el de contrato específico, pues, mire, debe ser alto. Y le voy a decir una cosa: a mí me gustaría que me ampliaran el capítulo I, que siempre se habla de muchos funcionarios, de esa máquina, esa burocracia y venga a engordar, porque de verdad yo prefiero tener... que me metieran en la oferta pública de empleo y con oposiciones 20, 30, 40 funcionarios, que de verdad estar con contratos específicos, que me pusieran ingenieros, técnicos, arquitectos, que para cada caso puntual es estar contratando seis meses, y tuviera a esos señores en plantilla. Sería mucho mejor, no solamente porque es más claro, sino simplemente que tenemos que estar para cada obra concreta contratando nuevo personal. Si tuviera en plantilla varios ingenieros, varios arquitectos, sería muchísimo mejor. Desde luego, con un capítulo amplio en el capítulo primero, con una ampliación, desde luego, no tendría que recurrir a contratos específicos. Ahora, sí le puedo decir una cosa: no sé el porcentaje, usted calcule que puedo tener aproximadamente ciento y pico funcionarios y hay 25 contratos específicos; ahora, el dato no sé si es correcto, pueden ser ciento... ciento y pico, no lo sé.

El señor PRESIDENTE: Gracias, señora consejera.

Se levanta la sesión, Señorías.

(*Se levanta la sesión a las catorce horas.*)
