

— DIARIO DE SESIONES DE LA — ASAMBLEA DE MADRID —



Número 181

III Legislatura

Sesión Plenaria

Presidencia

Excmo. Sr. D. Pedro Díez Olazabal

Celebrada el martes 24 de marzo de 1992.

Orden del día:

- 1.- Pregunta para respuesta oral en Pleno 5/92, del Sr. Sanz Pinacho, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejo de Gobierno, sobre creación, por el Consejo de Gobierno, de la Comisión Regional contra la Droga, aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, resolución número 10, en el debate de conflictividad social. PCOP 5/92 (III)*
- 2.- Pregunta 7/92, para contestación oral en Pleno, del Sr. Sanz Pinacho, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejo de Gobierno, sobre una contestación remitida por el Ministerio de Justicia al Consejo de Gobierno en cumplimiento de la Resolución número 17, aprobada por la Asamblea de Madrid en el debate sobre conflictividad social. PCOP 7/92 (III)*
- 3.- Pregunta 25/92, del Sr. Cardenete Ros, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejo de Gobierno, sobre medidas que ha adoptado el Consejo de Gobierno para dotar, durante el período de 1991/1995, de plazas necesarias para ancianos/as, en residencias públicas o concertadas en el ámbito de la CAM. PCOP 25/92 (III)*
- 4.- Pregunta 35/92, de la Sra. Serrano Fernández, al Consejo de Gobierno, sobre situación en la Comunidad de Madrid respecto a la formación reglamentada de los técnicos sanitarios, para homologarles según el modelo europeo, única vía para que puedan circular libremente por la CEE en igualdad de condiciones. PCOP 35/92 (III) R. 1102*
- 5.- Pregunta 46/92, de la Sra. Sauquillo Pérez del Arco, al Consejo de Gobierno, sobre presupuesto previsto por la CAM para 1992 con cargo al Programa de Realojamiento de la Población Marginal. PCOP 46/92 (III) R. 1486*
- 6.- Interpelación 4/92, del Sr. Gilaberte Fernández, al Sr. Consejero de Transportes, sobre política general de transportes y situación actual del Consorcio en relación con las empresas públicas consorciadas. I 4/92 (III) R. 756*
- 7.- Interpelación 6/92, del Sr. Pedroche Nieto, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejero de Política Territorial sobre política general de la Consejería de Política Territorial en relación a la posible ubicación de centros penitenciarios en la zona norte de la Comunidad Autónoma de Madrid. (Por vía artículo 89 - urgencia - R.A.) I 6/92 (III) R. 775*
- 8.- Proposición no de ley 22/91, del Grupo Parlamentario Popular, de solicitud al Ministerio de Educación y Ciencia, de la inclusión urgente en los planes de estudio del primer y segundo ciclo de enseñanza de una signatura denominada "Educación para la salud". PNL 22/91 (III)*

SUMARIO

-Se abre la sesión a las 16 horas y 42 minutos.
(pág. 3667)

Declaración institucional por el último atentado terrorista
(pág. 3667)

Pregunta sobre creación, por el Consejo de Gobierno, de la Comisión Regional contra la Droga, aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, resolución número 10, en el debate de conflictividad social
(pág. 3667)

-Interviene el Sr. Sanz Pinacho formulando la pregunta.
(pág. 3667)

-Interviene la Sra. Consejera de Integración Social, contestando la pregunta formulada.
(pág. 3667)

Pregunta sobre una contestación remitida por el Ministerio de Justicia al Consejo de Gobierno en cumplimiento de la Resolución número 17, aprobada por la Asamblea de Madrid en el debate sobre conflictividad social
(pág. 3667)

-Interviene el Sr. Sanz Pinacho formulando la pregunta.
(pág. 3668)

-Interviene la Sra. Consejera de Integración Social, contestando la pregunta formulada.
(pág. 3668)

Pregunta sobre medidas que ha adoptado el Consejo de Gobierno para dotar, durante el período de 1991/1995, de plazas necesarias para ancianos/as en residencias públicas o concertadas en el ámbito de la CAM
(pág. 3668)

-Interviene el Sr. Cardenete Ros formulando la pregunta.
(pág. 3668)

-Interviene la Sra. Consejera de Integración Social contestando la pregunta formulada.
(pág. 3668-3669)

Pregunta sobre situación en la Comunidad de Madrid respecto a la formación reglamentada de los técnicos sanitarios, para homologarles según el modelo europeo, única vía para que puedan circular libremente por la CEE en igualdad de condiciones
(pág. 3669)

-Interviene la Sra. Serrano Fernández formulando la pregunta.
(pág. 3669-3670)

-Interviene el Sr. Consejero de Salud contestando la pregunta formulada.
(pág. 3669-3670)

Pregunta sobre presupuesto previsto por la CAM para 1992 con cargo al Programa de Realojamiento de la Población Marginal
(pág. 3670)

-Interviene la Sra. Sauquillo Pérez del Arco retirando la pregunta.

(pág. 3670)
Interpelación sobre política general de transportes y situación actual del Consorcio en relación con las empresas públicas consorciadas
(pág. 3670)

-Interviene el Sr. Gilaberte Fernández, autor de la iniciativa.
(pág. 3670-3673)

-Exposición del Sr. Consejero de Transportes.
(pág. 3673-3679)

-Intervienen en el debate, el Sr. Gilaberte Fernández, el Sr. Corvo González y el Sr. Del Río García de Sola.
(pág. 3679-3681)

-Interviene el Sr. Consejero de Transportes contestando las preguntas formuladas por los Sres. Diputados.
(pág. 3681-3682)

-Se suspende la sesión a las 18 horas y 1 minuto.
(pág. 3682)

-Se reanuda la sesión a las 18 horas y 7 minutos.
(pág. 3682)

Alteración del Orden del Día
(pág. 3682)

Interpelación sobre política general de la Consejería de Política Territorial en relación a la posible ubicación de centros penitenciarios en la zona norte de la Comunidad Autónoma de Madrid
(pág. 3682)

-Interviene el Sr. Pedroche Nieto, autor de la iniciativa.
(pág. 3682-3685)

-Exposición del Sr. Consejero de Política Territorial.
(pág. 3685-3687)

-Intervienen en el debate, el Sr. Pedroche Nieto, el Sr. Gilaberte Fernández y el Sr. Barrio de Penagos.
(pág. 3687-3690)

-Interviene el Sr. Consejero de Política Territorial, contestando las preguntas formuladas por los Sres. Diputados.
(pág. 3690-3691)

Proposición no de Ley sobre solicitud al Ministerio de Educación y Ciencia de la inclusión urgente en los planes de estudio del primer y segundo ciclo de enseñanza de una asignatura denominada "Educación para la salud"
(pág. 3692)

-Interviene el Sr. Secretario Segundo dando lectura a las enmiendas presentadas.
(pág. 3692)

-Interviene el Sr. López Viejo, autor de la iniciativa.
(pág. 3692-3693)

-Intervienen en el debate, el Sr. Doz Orrit, la Sra. Ferrero Torres y el Sr. López Viejo.
(pág. 3692-3697)

-Votación.
(pág. 3697)

-Se levanta la sesión a las 19 horas y 50 minutos.
(pág. 3697)

(Se abre la sesión a las dieciséis horas y cuarenta y dos minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a dar comienzo a la sesión Plenaria con la lectura de una declaración institucional que la Mesa propone a la Cámara para su adopción sobre el último atentado terrorista. Procedo a leer la declaración institucional.

"La Asamblea de Madrid, ante el criminal atentado ocurrido en la mañana de ayer en Madrid, con el resultado de otra víctima inocente, en este caso don Juan José Carrasco, quiere expresar, una vez más, su repulsa y desprecio hacia los asesinos de la banda terrorista ETA, así como su solidaridad con los familiares del fallecido y reiterar nuevamente la firmeza de las instituciones democráticas frente a la estéril locura terrorista."

Señorías, a continuación, proponemos guardar un minuto de silencio.

(La Cámara puesta en pie guarda un minuto de silencio.)

Como cuestiones preliminares expongo que se ha recibido escrito del portavoz del Grupo Parlamentario Popular solicitando la retirada de la pregunta para contestación oral en Pleno número 43/92 R. 1464, del Diputado señor Soler-Espiauba Gallo, del mismo grupo parlamentario, sobre medidas que ha tomado su Consejería para solucionar los problemas de los internos de colegios de educación especial dependientes de la CAM. ¿Acepta la Asamblea de Madrid esta retirada del Orden del Día? (asentimiento.) Gracias, Señorías. Pasamos al primer punto del Orden del Día.

Pregunta para respuesta oral en Pleno 5/92, del Sr. Sanz Pinacho, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejo de Gobierno, sobre creación, por el Consejo de Gobierno, de la Comisión Regional contra la Droga, aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, resolución número 10, en el debate de conflictividad social.

PCOP 5/92 (III)

Como saben SS.SS. por un tiempo máximo de tres minutos para ambas intervenciones. Tiene la palabra el señor Sanz Pinacho.

El Sr. **SANZ PINACHO** (Desde los escaños.): Gracias, señor Presidente. ¿Ha creado el Consejo de Gobierno la Comisión Regional contra la Droga aprobada en el Pleno de la Asamblea de Madrid, resolución número 10, en el debate sobre conflictividad social?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene la palabra la señora Consejera.

La Sra. **CONSEJERA DE INTEGRACION**

SOCIAL (Vázquez.- Desde los escaños.): Muchas gracias, señor Presidente. Espero, señor Sanz Pinacho, que en el plazo de tres, o como mucho de cuatro semanas, se llevará al Consejo de Gobierno el decreto para su creación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Consejera. Tiene la palabra el señor Sanz Pinacho.

El Sr. **SANZ PINACHO** (Desde los escaños.): Gracias, señor Presidente. Felicito al Consejo de Gobierno por la rapidez, después de dos años y medio. Como recordarán, la Comisión se aprobó en el anterior Pleno monográfico sobre la Droga; no se constituyó en la anterior Legislatura; no se constituyó tampoco en el inicio de ésta; se volvió a presentar por su grupo parlamentario esta propuesta; no se ha constituido en el plazo previsto en dicha resolución; ahora nos dice que en tres, cuatro semanas se volverá a presentar; no crean la Comisión; no crean el Consorcio; no hacen nada. Decía Mariano José de Larra que en la Administración española, en el siglo XIX decían "vuelva usted mañana". A ustedes no sabemos qué decirles ni sabemos lo que la sociedad va a decir de ustedes. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz Pinacho. Tiene la palabra la señora Consejera.

La Sra. **CONSEJERA DE INTEGRACION SOCIAL** (Vázquez.- Desde los escaños.): Gracias, señor Presidente. Señor Sanz Pinacho, yo creo que la sociedad, en los temas de drogas en que estamos trabajando, saben perfectamente los afectados lo que estamos haciendo, así es que yo le aconsejaría que no se preocupara tantísimo, y sí que entendiera que, primero, se ha equivocado usted en algo: no hay propuesta de tiempo en la resolución que se ha adoptado en este período de legislatura en la que estamos, por lo tanto, no estoy fuera de plazo. En esta Comisión Regional de Droga tienen que participar muchas instituciones, como por ejemplo, el Ayuntamiento de Madrid y la Federación de Municipios y lleva su tiempo.

Por lo tanto, señor Sanz Pinacho, esta Comisión se creará cuando todas las instituciones den su visto bueno, como así tiene que ser; no depende solamente de la Comunidad Autónoma de Madrid y, mientras tanto, hacemos lo que tenemos que hacer: trabajar.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señora Consejera. Pasamos al siguiente punto del Orden del Día.

Pregunta 7/92, para contestación oral en Pleno, del Sr. Sanz Pinacho, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejo de Gobierno, sobre una contestación remitida por el Ministerio de Justicia al Consejo de Gobierno en cumplimiento de la Resolución número 17, aprobada por la Asamblea de Madrid en el debate sobre conflictividad social.

PCOP 7/92 (III)

Tiene la palabra el señor Sanz Pinacho.

El Sr. **SANZ PINACHO** (*Desde los escaños.*): Gracias, señor Presidente. ¿Qué contestación ha remitido el Ministerio de Justicia al Consejo de Gobierno en cumplimiento de la resolución número 11, aprobada por la Asamblea de Madrid en el debate sobre conflictividad social?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas Gracias. Tiene la palabra el señor Consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE PRESIDENCIA** (Ramos.- *Desde los escaños.*): Gracias, señor Presidente. Señor Diputado, el Consejo de Gobierno, el 30 de enero adoptó dos acuerdos por lo que se dispuso dar traslado al Gobierno de la nación, a través de su Delegación de Gobierno, de las resoluciones 17 y 22, aprobadas por el Pleno de la Asamblea de Madrid en su sesión del 24 de febrero .

El día 11 de febrero tiene entrada en Presidencia de la Comunidad el acuse de recibo del Delegado del Gobierno, en el que se indica que se da traslado de la resolución al Ministerio de Justicia, del cual no hemos recibido todavía contestación.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Consejero. Tiene la palabra el señor Sanz Pinacho.

El Sr. **SANZ PINACHO** (*Desde los escaños.*): Gracias, señor Presidente. Dado que la pregunta decía cuál era la contestación, evidentemente, hay una cierta demora en el envío de la resolución al Ministerio de Justicia, por lo cual es evidente que no ha dado tiempo el señor Ministro de Justicia para poder contestar, debido a la multitud de problemas que tiene en su departamento. En cualquier caso, esperamos que conteste inmediatamente el señor Ministro de Justicia, le dé traslado a los grupos parlamentarios. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Sanz Pinacho. Señor Consejero, ¿desea hacer uso de la palabra? (*Denegaciones.*) Muchas gracias. Pasamos a la siguiente pregunta.

Pregunta 25/92, del Sr. Cardenete Ros, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejo de Gobierno, sobre medidas que ha adoptado el Consejo de Gobierno para dotar, durante el periodo de 1991/1995, de plazas necesarias para ancianos/as, en residencias públicas o concertadas en el ámbito de la CAM.

PCOP 25/92 (III)

Tiene la palabra el señor Cardenete Ros.

El Sr. **CARDENETE ROS** (*Desde los escaños.*):

Gracias, señor Presidente. ¿Qué medidas ha adoptado el Consejo de Gobierno para dotar durante el período 1991/1995 de las plazas necesarias para ancianos/as en residencias públicas o concertadas en el ámbito de la Comunidad de Madrid?

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene la palabra la señora Consejera.

La Sra. **CONSEJERA DE INTEGRACION SOCIAL** (Vázquez.- *Desde los escaños.*): Gracias, señor Presidente. Entre las medidas que hemos adoptado está la creación de residencias municipales en Guadalix de la Sierra, en Griñón, en San Martín de la Vega, en Fuenlabrada, en Navalcarnero, en Camporreal y Orusco de Tajuña. Asimismo el IVIMA está construyendo en Villaverde, en San Blas, en el Pozo del Tío Raimundo y en Orcasur. De igual forma, el INSERSO tiene prevista la construcción en Alcobendas, Alcorcón, Vallecas, Villaverde Alto y Mirasierra. Muchas gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Consejera. Tiene la palabra el señor Cardenete Ros.

El Sr. **CARDENETE ROS** (*desde los escaños.*): Gracias, señor Presidente. Señora Consejera, usted sabe que las plazas que tiene en la actualidad la Comunidad de Madrid son 5.177: 4.123 de válidos, 1.054 de asistidos, y 744 plazas concertadas, de las cuales 207 son de válidos, y 553 de asistidos.

Las solicitudes en el año 90 fueron 2.161; en el 91, 2.608, y las solicitudes acumuladas no atendidas fueron 7.000. Por tanto, las necesidades de plazas son un número mucho mayor de las que usted pretende construir, y, además, usted reconoció en una Comisión que en la Comunidad de Madrid había una necesidad de 20.090 plazas. La diferencia entre estas 20.000 y las 6.000 que existen en la actualidad es de 14.000 plazas. En consecuencia, creo que esas medidas son insuficientes y la Comunidad debería hacer un esfuerzo para atender a todas estas personas que con su salario no llegan a poder costearse una residencia privada. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Cardenete. Tiene la palabra la señora Consejera.

La Sra. **CONSEJERA DE INTEGRACION SOCIAL** (Vázquez.- *Desde los escaños.*): Gracias, señor Presidente. Efectivamente, estas medidas son insuficientes, y ni tan siquiera en el año 95 habremos atendido todas las demandas, puesto que la población mayor de 65 años que tenemos que atender es un 3,5 por ciento.

Bien es cierto -ya me lo preguntaron en el Pleno anterior- que tenemos que hacer el plan gerontológico de la Comunidad de Madrid, de acuerdo con el plan gerontológico nacional, y en él viene un paquete de

medidas importantes que abarcan hasta el año 2.000, no hasta el año 1995. Gracias, señor Presidente.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Consejera. Pasamos a la siguiente pregunta.

Pregunta 35/92, de la Sra. Serrano Fernández, al Consejo de Gobierno, sobre situación en la Comunidad de Madrid respecto a la formación reglamentada de los técnicos sanitarios, para homologarles según el modelo europeo, única vía para que puedan circular libremente por la CEE en igualdad de condiciones.

PCOP 35/92 (III) R. 1102

Tiene la palabra la señora Serrano Fernández.

La Sra. **SERRANO FERNANDEZ** (*Desde los escaños.*): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, en todos los foros del ámbito de la salud en la Comunidad Autónoma de Madrid en los que se aborda el tema de los técnicos sanitarios de nivel universitario surge la preocupación y el interrogante sobre el futuro de estos profesionales en la perspectiva de Europa 1993.

Quería saber, teniendo en cuenta que la LOGSE no sólo admite, sino que emplaza a las Comunidades Autónomas para opciones compartidas en el contexto más amplio de las homologaciones en la Comunidad Europea, cuál es la situación en nuestra Comunidad respecto a la formación reglamentada de los técnicos sanitarios para homologarlos, y, según el modelo europeo, única vía para que puedan circular libremente por la Comunidad Europea en igualdad de condiciones.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, Señoría. Tiene la palabra el señor Consejero de Salud.

El Sr. **CONSEJERO DE SALUD** (*Sabando.- Desde los escaños.*): Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señora Diputada. La libre circulación está siendo regulada por directrices que contemplan convalidaciones y reconocimientos. Hay dos grandes tipos de estas directrices, que se denominan sectoriales.

Los Estados miembros deben respetar algunos criterios mínimos para su formación, y sobre esta base hay un reconocimiento casi automático de los diplomas cuando se quiere emigrar a otro Estado miembro. El inconveniente de este método es que es muy lento.

Por ello, las demás profesiones de la salud van a entrar en lo que se conoce como sistemas generales, que al menos por el momento son dos. El primer sistema general, recogido en una directriz del 89, se refiere al reconocimiento de los títulos y diplomas de nivel superior de un período mínimo de tres años. El principio es el siguiente: el diploma debe ser reconocido tal cual, sin exigencias suplementarias. Esa es la regla general.

España optó por el mecanismo en la diferencia sustancial, que es aquella que determina que el Estado

miembro de acogida debe aceptar el título o diploma del otro Estado miembro, haciendo caso omiso si existen diferencias menores. Pero si hay diferencias sustanciales en la formación o en los campos de actividad profesional, el Estado miembro de acogida puede exigir al inmigrante que elija entre someterse a unas prácticas de adaptación, que no pueden sobrepasar los tres años, o bien superar una prueba de aptitud.

La segunda posibilidad, contemplada en otra directriz, prevé más o menos las mismas reglas que la anterior, pero clasificando las cualificaciones profesionales en tres niveles: las formaciones superiores y de tres años, al menos, se llaman de nivel 3; las formaciones de nivel medio, que eran las de nivel más alto contempladas en la anterior directriz, de nivel 2, y las inferiores, de nivel 1. Este nivel 2 europeo comprende, pues, todas las formaciones que presuponen la posesión del bachillerato para poder cursarlas y que no están cubiertas por la primera directriz.

En Europa no hay un modelo para tal o cual profesión. Para la Comunidad lo más importante es el producto acabado, es decir, que el profesional esté cualificado para ejercer la profesión en el país donde haya recibido su título o diploma. En este sentido, podemos afirmar que la Comunidad de Madrid es pionera en el desarrollo de programas de formación de técnicos sanitarios y que los profesionales formados en nuestras escuelas han alcanzado un notable reconocimiento laboral.

En este sentido, y para abordar una situación tan compleja, que afecta de modo desigual a unas doce profesiones de la rama sanitaria, desde la Dirección General de Planificación, Formación e Investigación se han emprendido dos iniciativas de importancia. La primera es la constitución y coordinación de un grupo de expertos que, previo un trabajo de campo, en base a encuestas cuantitativas y entrevistas cualitativas, presenten un marco técnico referente en el que puedan encuadrarse e inspirarse las próximas y futuras acciones que en materia de formación técnico-profesional en la salud, en el ámbito de la LOGSE y en la perspectiva europea, se sigan emprendiendo en la Comunidad, y, por otro lado, el impulso a las actividades de la Escuela Técnico-Profesional de la Salud, que imparte por ahora las enseñanzas correspondientes a los currícula de cinco titulaciones de técnicos sanitarios superiores, abierta a otras posibles titulaciones que convenga abordar.

La implicación de la Consejería en formaciones básicas facilita, como es obvio, y profundiza las vías y los contenidos de diálogo e intercambio con las Administraciones educativas. Muchas gracias, señora Diputada.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Consejero. Tiene la palabra la señora Serrano Fernández.

La Sra. **SERRANO FERNANDEZ** (*Desde los escaños.*): Gracias, señor Presidente. Solamente dar las

gracias al señor Consejero por la amplia explicación, y desearle mucha suerte en su gestión.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Diputada. Pasamos a la siguiente pregunta.

Pregunta 46/92, de la Sra. Sauquillo Pérez del Arco, al Consejo de Gobierno, sobre presupuesto previsto por la CAM para 1992 con cargo al Programa de Realojamiento de la Población Marginal.

PCOP 46/92 (III) R. 1486

Tiene la palabra la señora Sauquillo.

La Sra. **SAUQUILLO PEREZ DEL ARCO** (*Desde los escaños.*): Muchas gracias, señor Presidente, pero voy a retirarla en atención a que esta pregunta se está debatiendo en este momento en los presupuestos, en la Comisión de Presupuestos y Hacienda.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señora Diputada. Pasamos, pues, al siguiente punto del Orden del Día: interpelaciones.

Interpelación 4/92, del Sr. Gilaberte Fernández, al Sr. Consejero de Transportes, sobre política general de transportes y situación actual del Consorcio en relación con las empresas públicas consorciadas.

I 4/92 (III) R. 756

Tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, el señor Gilaberte Fernández, por tiempo de diez minutos.

El Sr. **GILABERTE FERNANDEZ**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el Grupo de Diputados de Izquierda Unida hemos planteado esta interpelación al señor Consejero de Transportes sobre política general de transportes y situación actual del Consorcio en relación con las empresas públicas consorciadas, a tenor de las siguientes consideraciones políticas.

Esta interpelación, al darse en este preciso momento, tiene una ventaja y una desventaja, pero ello no ha sido al azar, sino de forma premeditada, ya que puede ser clarificadora de algunos comportamientos y posiciones que se han mantenido en los últimos conflictos, como el de la EMT, Metro y RENFE, en definitiva, en el transporte público de viajeros.

Izquierda Unida no pretende con esta interpelación entrar en los hechos que han motivado el conflicto, ni en la salida que al mismo se está dando, ya que como organización política hemos definido y expresado públicamente nuestra posición, que no pretendemos sea compartida por los grupos de esta Cámara, pero que es eso, nuestra posición.

La ventaja, no oportunidad, que tiene debatir esta

interpelación en este momento es la de darse con el conflicto del transporte, el cual ha reflatado algunas políticas calladas desde hace mucho tiempo. El inconveniente o la desventaja puede ser la instrumentalización de lo impopular de un conflicto de estas características para arropar filosofías partidistas, como es el fenómeno privatizador, que habiendo estado gravitando sobre muchas opiniones políticas, en ningún momento ha llegado a explicitarse cuáles son sus bondades en relación con la titularidad pública, ni como forma más adecuada para solucionar la conflictividad laboral o para que ésta no se dé, ni como forma más adecuada para dar un mejor servicio, ya que los dos argumentos se han utilizado, como decía antes, sin bases fundadas, sino aprovechándose -si se me permite la palabra- del cabreo de los ciudadanos al verse privados en muchos casos del único medio de locomoción posible y factible a sus economías.

El Grupo de Diputados de Izquierda Unida quiere dejar claro en esta Cámara nuestra apuesta por lo público -a la cual me referiré posteriormente con algunas propuestas-, rechazando, por tanto, el discurso de que con un servicio privado no se darían estas situaciones, cuando estas situaciones de conflictividad se dan en lo público y en lo privado, y con más virulencia en lo privado, porque la negociación tiene menos salidas en éste al responder dicha prestación de servicio a intereses únicamente económicos y ser más difícil el acuerdo que cuando la solución se plantea en el terreno de lo social, sin perder de vista la parte económica.

Quiero hacer aquí un paréntesis, ya que esta circunstancia se da cuando hay convicción política de lo que supone un conflicto de estas características, cosa que no ha ocurrido en este caso en lo que afecta al Consejero de Transportes, ya que, por informaciones que tenemos el Grupo de Diputados de Izquierda Unida, su actitud no dialogante, diría prepotente, en la negociación del Metro, pudo llevar a una situación, en los días más conflictivos en Madrid, de caos de circulación de incalculables consecuencias.

Es más, sin los servicios discrecionales, el conflicto en estos momentos, desde la Consejería se ha dictado, sin negociación preceptiva, unos servicios mínimos del cien por cien, los cuales están en este momento recurridos en la Audiencia Provincial. Al otro argumento de "lo privado da mejor servicio", sólo tenemos que echar una ojeada a las empresas privadas consorciadas en el área metropolitana; qué servicio prestan y cuáles están prestando.

Dicho esto, paso a definir cuál es el objeto de esta interpelación, el cual no es otro que definir política sobre fenómeno tan importante como es el del transporte de viajeros en una región metropolitana como es Madrid y su capital. Además, considero que es el momento propicio ya que este año 92 finaliza el Plan Regional de Carreteras y el convenio del Ayuntamiento de Madrid con el Consorcio Regional de Transportes, y este debate tiene

que contribuir a conocer, por un lado, y a planificar, por otro, cuál va a ser el futuro de la política del transporte de viajeros en nuestra región. Partamos, entonces, de dos concepciones generales: la primera, el modelo de región o, mejor dicho, la relación entre la ciudad, el área metropolitana y el resto de coronas. La segunda, sobre la voluntad de lo público, o no.

Sobre la primera, Izquierda Unida apuesta por una planificación urbanística integrada, es decir, que la región de Madrid responda territorialmente a sus necesidades, compatibilizándolas con el papel que la misma juega en el escenario nacional e internacional, por encontrarse en ella la capital del Estado.

Sobre la segunda, Izquierda Unida apostamos porque un servicio de estas características debe recaer sobre un sistema público, único, capaz de dar una respuesta universal al transporte regional, es decir, extensión de la cobertura, servicios y precios, sin que la prioridad o atención de uno descompense la de otro.

Paso, pues, a desarrollar estos bloques. La singularidad geográfica de la Comunidad de Madrid, aparte de su gran número de habitantes es que es un territorio realmente exiguo, fundamentalmente, por su carácter metropolitano.

La Comunidad de Madrid no es una ciudad, es algo más complejo, formado por la villa capital de varias jerarquías urbanas, esencialmente interrelacionadas, por eso es muy acertado el punto primero de la Exposición de Motivos de la Ley 5/85 de 16 de mayo, de Creación del Consorcio Regional de Transportes Público Regulares de Madrid, donde se destacan las dependencias entre municipios, los abundantes y variados flujos de transporte que se producen, y también la diversidad de los modos y medios que existen para satisfacer las necesidades de movilidad planteadas por la población, ya que el transporte público de viajeros sólo se justifica por el acercamiento, tanto de los ciudadanos individuales como de los distintos colectivos sociales, la distancia de su estructura que, por lo tanto, ha de ser salvada, mediante el instrumento adecuado, el transporte público y colectivo, a ser posible.

Si al artículo 26 de la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local de 2 de abril de 1985 impone a los ayuntamientos de población superior a los 50.000 habitantes la obligación de prestar el servicio del transporte público de viajeros, las instituciones metropolitanas de una Comunidad deben, también, cumplir ese deber: por eso nace el Consorcio Regional. Siendo el transporte una primera necesidad, las administraciones públicas tienen que prestarle la máxima atención. Es necesario profundizar políticamente en el papel central que el Consorcio Regional debe regular en todo el ámbito del transporte de viajeros de esta Comunidad Autónoma.

Izquierda Unida quiere llamar la atención a esta Asamblea sobre el carácter esencialmente público del servicio de transportes e, igualmente, quiere resaltar la

naturaleza jurídica-pública del Consorcio. Estos hechos no son una simple descripción académica para juristas; son un elemento político esencial. Izquierda Unida manifiesta su voluntad de que la presencia de lo público se acreciente y no retroceda en la materia que ahora nos ocupa. Para ello, sin necesidad de cambiar la Ley 85, se debe reforzar la interpretación potenciadora de la acción planificadora y gestora del organismo; debe ampliarse, con la libre voluntad de los municipios, el territorio abarcado por el Consorcio a todo el transporte público de la Comunidad Autónoma sobre el que la CAM sea competente, con arreglo al Estado de las Autonomías y las leyes que la desarrollan. Las concesiones, su funcionamiento y el cumplimiento de las cláusulas concesionales por parte de las empresas, serán objeto de mayor seguimiento y control. Ese control adquirirá especial relevancia en lo referente al área singular de Madrid capital, o zona A de transportes.

La coordinación de los itinerarios de la Empresa Municipal de Transportes con los autobuses interurbanos o metropolitanos de la CAM, es una acción técnico-administrativa irrenunciable.

El servicio de las estaciones intercambiadoras de RENFE en Madrid es imprescindible para potenciar el tan ansiado protagonismo ferroviario. La normalidad funcional del Consorcio se ha visto recientemente alterada por la actuación del Ayuntamiento de Madrid y sí es un asunto de la Cámara ya que, sin duda alguna, la Villa es territorio de la Comunidad y, por tanto, decisiones municipales que afecten gravemente a toda la Comunidad deben ser aquí objeto de debate y decisión, sin perjuicio del respeto que merece para Izquierda Unida la autonomía municipal.

La actitud restrictiva a que hacemos referencia es la de rebajar en 10.000 millones de pesetas la aportación a la Caja de la Casa de la Villa al Consorcio, es decir, a la movilidad y a la calidad de vida de todos los madrileños. Las luchas políticas y las legítimas discrepancias entre los grupos no deben dar lugar a tomas de actitud duras e insolidarias. Hay que advertir que Madrid y todas sus actividades son, en buena parte, los beneficiarios del sistema metropolitano de transportes, cuyo deterioro o degradación han de perjudicar notablemente a la capital y a sus habitantes. La pertenencia al Consorcio debe implicar la satisfacción plena de todos los compromisos contraídos.

Izquierda Unida considera esas actitudes poco solidarias, y exige un apoyo firme a los fondos de gestión del Consorcio que harán posible las inversiones programadas y permitirán mantener en lo posible un sistema tarifario cuyos criterios se basan en un buen sostenimiento y mejora del sistema de transporte en sí y un apoyo a los aspectos sociales del antes mencionado sistema tarifario. Del acuerdo con los planteamientos generales de Izquierda Unida conviene aquí, una vez más, hacer hincapié en el proyecto ya elaborado por esta fuerza política, de una empresa regional de transportes: ERT de

Madrid, con carácter plenamente público e impulsado y gestionado desde el propio Consorcio. Esta propuesta concuerda con la postura antes citada de Izquierda Unida sobre el carácter eminentemente público que debe poseer el servicio de transporte regular de viajeros.

Esta posición política no obedece a meras cuestiones de principios propios del patrimonio cultural de la izquierda -por otra parte, muy válidos-, sino a que solamente siendo públicos, o sea, de la Administración, se está en condiciones de poner en marcha itinerarios duros de transporte cuya rentabilidad, a corto y medio plazo, no se pueden vislumbrar ahora. Ese sería el coro de los llamados servicios "periferia a periferia", que ya presta RENFE a El Escorial, Alcalá de Henares, Cercedilla o Guadalajara.

En cuanto a los autobuses de la propuesta de ERT podrían empezar su vida activa uniendo Alcalá con Fuenlabrada o San Fernando con Alcorcón, sin penetrar en Madrid, para lo que, prácticamente, no llevarían viajeros, aunque podrían tener asignadas algunas pocas paradas estratégicas en Madrid, bien situadas respecto al metro. Si la ERT funciona satisfactoriamente -que funcionará-, irá extendiendo su campo de actuación rescatando líneas cuando caduquen sus concesiones a lo largo del tiempo

El transporte como conexión de todo el conjunto. La Comunidad Autónoma de Madrid tiene una gran acepción en la Villa, hasta el punto de que la propia Comunidad lleva su nombre, dando una idea cabal del papel relevante de la ciudad en este territorio; pero, aceptando este hecho incuestionable, el transporte, como el abastecimiento de agua, la sanidad, la educación, etcétera, debe servir a sus ciudadanos, que a veces tienen muy pocas relaciones con la capital. Sus comunicaciones se establecen con núcleos urbanos alejados de Madrid, cuya actividad económica o cultural nada tienen que ver con ésta, por lo cual es necesario que existan buenos servicios de los llamados periferia-periferia. Un vecino de Móstoles tiene derecho a llegar cómoda y rápidamente a San Fernando de Henares u otros pueblos.

Muchos municipios -los grandes- cuentan con sus propios servicios internos de autobuses consorciados, pero los itinerarios de estas líneas, las cabeceras y las paradas no están situados adecuadamente para el intercambio de pasajeros con los transportes del sistema metropolitano. La red de RENFE debe crecer considerablemente en la CAM, pero esta vez sopesará eficientemente si no se articula con un buen sistema municipal de apoyo. Es necesaria una buena división del trabajo entre autobuses metropolitanos y líneas interurbanas. (*Rumores.*)

El Sr. **PRESIDENTE:** Perdón. Ruego silencio, por favor. Hay un ruido de fondo bastante molesto para el Diputado que está hablando en estos momentos. Puede continuar, señor Diputado.

El Sr. **GILABERTE FERNANDEZ:** El carácter integrador del transporte público regular de viajeros, a juicio de Izquierda Unida, debe manifestarse muy especialmente respecto a los municipios rurales. Las necesidades de su población, a veces muy envejecida, no pueden satisfacerse con la creciente motorización de vehículos privados; por eso, las líneas metropolitanas deberían establecer itinerarios que permitan a las personas residentes en los pequeños municipios todavía rurales acceder, al menos, a sus cabeceras naturales de comarca.

La potenciación del ferrocarril. Hay que terminar el ramal de San Sebastián de los Reyes y Alcobendas y descongestionar la carretera de Burgos. Se necesitaría la tercera vía entre El Pinar de Las Rozas y Chamartín para potenciar la circulación, especialmente de cercanías, sin interrumpir los tráficós de largo recorrido, esa tercera vía se construiría con total respeto al medio natural circundante. Esa obra limitará la posibilidad de organizar servicios directos de tren a núcleos de población mal servidos por RENFE. Además, más allá de las expectativas especuladoras que surgen alrededor del llamado Pasillo Verde, Izquierda Unida solicita, para lograr una rápida terminación de este enlace, subestaciones y el intercambiador de Príncipe Pío.

Igualmente, el Consejero de Transportes debe actuar para que se acondicionen y dignifiquen las estaciones de Recoletos y Nuevos Ministerios, cuyo estado es lamentable y, a veces, peligroso para los usuarios. La gran vistosidad de la nueva Estación de Atocha está bien, pero, eso no puede justificar el abandono que padecen estas y otras estaciones, utilizadas por cientos de miles de viajeros diariamente. Por ello, el Consejo de Gobierno tiene que instar a RENFE y al Ministerio de Obras Públicas y Transportes a la programación de largo recorrido. El Túnel de La Castellana tiene que liberarse urgentemente de largo recorrido, restituyendo las comunicaciones interregionales de la estación de Madrid. Chamartín, comunicaría Cataluña-País Vasco y Valencia; Príncipe Pío, Cantabria, Asturias y Galicia, y Atocha, Andalucía, Extremadura y Murcia.

Todo esto, más el plan de Metro y carreteras, expuesto por el señor Consejero en sus distintas comparecencias en la Comisión de Política Territorial, el cual compartimos Izquierda Unida en gran parte, ya que esto ha sido recogido en el acuerdo programático de investidura, pero si el papel aguanta todo, a este grupo de Diputados no les salen las cuentas cuando se ven los Presupuestos Generales del Estado y los de la Consejería de Transportes de la CAM. El Estado, 2.000 millones para el 92, de un presupuesto para el plan de 40.000 millones; a este ritmo, 20 años para ejecutarlo. La CAM, 20.000 millones entre carreteras y Metro, alejando los planes en el tiempo, lo cual provoca una situación cada día más alejada de la realidad.

Otro dato que Izquierda Unida plantea es que en el pasado año 1991 la Comunidad Autónoma de Madrid

se dotó de una Ley de Carreteras, uno de cuyos artículos preceptuó la creación de bandas, plataformas o carriles reservados para el transporte público en varias carreteras; entre ellas, siete grandes carreteras nacionales que llegan o parten de Madrid. Los trabajos pilotos de la Nacional V deben proseguir y acelerarse para que contemos pronto con un sistema completo de autobuses, priorizando a éstos los vehículos a los que se irá dotando de un sistema moderno de ayuda a la explotación, y la ruta será convenientemente semaforizada; cabeceras y paradas se adaptarán a este nuevo diseño de vías especiales. Esperemos que la velocidad en la explotación aumente considerablemente, así como la puntualidad y la seguridad general para que el transporte público de viajeros sea una realidad.

A modo de resumen, y termino, Izquierda Unida considera su deber contribuir a una sustancial mejora de los servicios públicos del transporte de viajeros en nuestra Comunidad, ya que se trata de un poderoso instrumento en integración social. Hay que evitar que los ciudadanos, sobre todo los de los municipios del área metropolitana, sigan sufriendo las duras incomodidades que ocasionan, a la vez, el uso del coche, los atascos, o la mala calidad de autobuses o trenes. Nuestro grupo es optimista respecto al aumento de la utilización del transporte público regular. Hay que acercarse al usuario indeciso y convencerle de que autobuses, trenes y Metro contribuirán a mejorar su calidad de vida, e incluso mejorarán su economía doméstica. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gilaberte. Tiene la palabra el señor Consejero de Transportes.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES** (Revenga): Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, la verdad es que me va a ser difícil en diez minutos contestar a esta especie de ametralladora, si me lo permiten, sin ánimos bélicos, que ha hecho el señor Gilaberte en su exposición referente a lo que denomina la política de transportes.

No obstante, yo sí quiero, aunque luego entre en la misma con carácter general y de forma concreta en aquellos aspectos que él ha señalado, detenerme al menos en la parte que yo denomino preámbulo de su apreciación sobre lo que este Consejero ha realizado en torno a los conflictos coincidentes de la EMT y el Metro y su participación.

Señor Gilaberte, le aseguro que el convenio del Metro se ha cerrado por el trabajo, las horas y el tiempo dedicado por este Consejero al cierre del mismo, y, si usted separa este conflicto de la coincidencia con el de la EMT, verá que, después de dos años, que era la duración del convenio anterior, no tiene que considerarse un conflicto que haya afectado de forma importante a los ciudadanos madrileños; si sí lo valoramos desde el punto de vista de que ha coincidido con el de la EMT, pero han

sido jornadas de dos horas, salvo dos días; no se puede considerar un conflicto que se haya extralimitado, si bien, como digo, en una ciudad como Madrid, donde el transporte colectivo en las horas punta supone el 60 por ciento de la movilidad, es importante que el Metro, que, como usted conoce, carga un 30 por ciento más que la EMT en viajero/kilómetro, que es como lo denominamos técnicamente, si se nota mucho si coincide con una huelga de EMT y con algunas actuaciones de no respetar la legalidad vigente en cuanto a servicios mínimos se refiere.

También ha hecho referencia S.S. a la actual conflictividad que se está dando en los dos convenios, porque la parte social en este caso desearía un convenio único por primera vez, que es el de discrecionales y regulares de uso especial junto con el de regulares; la parte laboral quiere que sea un solo convenio, pero históricamente vienen siendo dos convenios. También hay que respetar las posiciones de las partes, y esto ha llevado a una conflictividad, pero con respeto a los servicios mínimos.

A mí me parece que su posicionamiento es totalmente subjetivo, lógicamente, como es el de todos cuando hablamos, respecto a que ya usted mismo considere abusivos los servicios mínimos que se han implantado en cada uno de los conflictos. Deje que sean los tribunales quienes decidan, a partir del recurso que ha planteado la parte laboral, si son abusivos o no son abusivos. Puede hacer una apreciación personal, pero le puedo asegurar que el Metro, a partir del umbral del 40 por ciento para abajo, no conviene abrirlo, porque del problema de seguridad tendría la responsabilidad este Consejero, y, como perteneciente a un Consejo de Gobierno, ese Gobierno; es decir, habría problemas en los andenes para que los ciudadanos pudiesen tomar ese servicio. Lo que le quiero señalar es que en esto no vale la alegría de lo que uno piensa, sino que del 40 por ciento para abajo conviene cerrar el Metro y que no entren más.

En el área de superficie -veníamos hablando de la EMT- se pueden poner niveles inferiores, pero estaremos llegando a la no prestación del servicio que demandan los ciudadanos. En la última fase, como S.S. conoce, se han implantado 60/40, 60 en la hora punta, y 40 en la hora valle, y desde el primer momento, en las zonas no coincidentes con la red de Metro, se han respetado esos servicios mínimos por parte de la denominada plataforma, pero no creo que sea la plataforma un modelo sindical, ni mucho menos que usted -me imagino y estoy convencido además- esté en este caso considerando como adecuado para resolver la problemática laboral.

Yo creo que coincidimos en que no sólo han saltado por encima de todas las normas, sino por un mínimo de conducta y de rigor con los ciudadanos, respetando el derecho a la movilidad como un derecho constitucional, además del derecho al trabajo, que también lo tienen los otros ciudadanos. Yo creo que en esto coincidimos, no hace falta que discutamos, pero sí le quiero señalar en los otros elementos que usted ha

planteado, que son política global de transportes de esta Comunidad, que se está llevando no sólo desde el Consorcio de Transportes, sino también desde la propia Consejería.

Yo le tengo que globalizar, en la medida que usted lo ha hecho, planteando aspectos concretos. En cuanto a los objetivos de la política de transportes, le diré que son incrementar la calidad, tal como usted ha pedido, y la comodidad del transporte colectivo para que se haga más atractiva su utilización para los madrileños. En esa línea es donde estamos renovando, como usted sabe, en los últimos años, las redes, tanto de Metro, no sólo en infraestructura, que se está creando ahora mismo, y que luego hablaré de ella, sino del propio material con la renovación total, por valor de 24.000 millones, de la Línea 1; también la red de autobuses de la EMT se ha renovado en 900, prácticamente la mitad de los 1.800.

Mejorar las condiciones de accesibilidad en la región metropolitana, de forma que la oferta urbana dentro del conjunto del sistema de ciudadanos sea atractiva. Señor Gilaberte, desde el año 85 estamos creciendo en el uso del transporte colectivo aproximadamente en 30 millones al año; estamos en la línea correcta. Eso es atraer a los ciudadanos. ¿Que puede venir más? Pues vamos a continuar haciendo las inversiones adecuadas en infraestructuras, en material, y en medidas; también hay que tomar medidas de gestión que permitan que consigamos un objetivo, que yo creo que todos participábamos de él, que era que si el transporte en hora punta, el colectivo frente al privado es 60/40, podamos conseguir ese 75/25, a partir de la implementación de mejoras, como le digo, tanto de infraestructuras y de servicios, como de gestión.

Potenciar el uso del transporte público mediante un incremento tanto de la cantidad como de la calidad. Está recogido en el "Plan Felipe", pero, tanto incrementar el número de unidades de Metro como incrementar el número de unidades de autobuses de 1.800 a 2.000, como incrementar la red interurbana de autobuses, que ahora hablaré de ella, por la especial incidencia que usted ha hecho en la creación de la empresa regional de transportes, o algo así lo ha llamado.

Fomentar la utilización del transporte colectivo, especialmente en aquellas relaciones de los períodos día y motivos de viaje, como son, como usted conoce también, Señoría, los motivos fundamentales: trabajo, estudios, compras. En ese sentido es en el que se potencia; de hecho, el abono de transportes que se está extendiendo, y en estos momentos estamos en 700.000 abonos de media diaria en día laborable, creo que es un salto importante cuando el objetivo primero, si usted recuerda, en el año 85 eran los 350.000. Es decir, esos 700.000 ciudadanos que poseen el abono de transportes hacen el 50 por ciento de los viajes totales que se hacen en esta Comunidad, y se continúa avanzando en la venta de esos abonos; además, le señalo que el 50 por ciento de ellos lo tienen prácticamente los ciudadanos menores de

25 años y hacen también el 50 por ciento de los viajes; luego, se están incorporando los jóvenes también a esto, es que, cuando la economía, en líneas generales, aunque ahora estamos en la etapa un poco de recesión, va bien, la movilidad se incrementa de forma notable, y en esa línea estamos desde el año 85, aunque pueda haber habido alguna modificación respecto a si se utiliza más un modo concreto un año, la EMT o el Metro, en función de que lo hagamos con valores absolutos o valores relativos, pero globalmente la media de crecimiento es de 30 millones/año de viajeros, es una media importante, y por la cual nos debemos de felicitar.

La complementariedad modal, de los modos por supuesto, en todo los programas y en las realizaciones, para lo que estamos creando intercambiadores de transportes donde se complemente el modo de transporte autobús, con RENFE, con Metro, etcétera, llámese Atocha, llámese Avenida de América, llámese Nuevos Ministerios, Chamartín, Príncipe Pío, etcétera, es decir, estamos en esa línea, en la de complementar los modos y buscar los puntos de intercambio convenientes. Luego, una gestión coordinada de transportes que viene dada, no sólo por la participación de las instituciones, Ayuntamiento, Comunidad y Administración central, sino también por la gestión de las propias empresas a través del Consorcio con los contratos-programas para cuatro años realizados, sobre todo con el Metro y la EMT, para los años 90, 91, 92 y 93 y, que definen un marco estable, tanto desde el punto de vista de inversiones en material como de explotación y de alcanzar objetivos determinados que allí se han planteado.

La creación de nuevas infraestructuras de transporte público -ahora le comentaré las mismas-, mejora en la explotación, que conduzcan a una mayor calidad, la renovación de la infraestructura de material móvil y motor, y la racionalización y mejora de esa gestión. Creo que aunque se haya pasado por períodos, cuando usted se ha referido más a la conflictividad que ha sucedido en los últimos días, a los rifrafes que cada vez que hay que hacer un presupuesto han existido entre las distintas instituciones no llega la sangre al río, es normal que eso suceda, pero las instituciones han terminado comprendiendo que están en un proyecto común de los ciudadanos, y haciendo sus aportaciones; y yo considero que el propio Ayuntamiento de Madrid, aunque tuvo sus problemas en un momento dado con el Consorcio, ahora su aportación es tanto de la deuda, como de las aportaciones a que se han comprometido para el presente año y, teniendo en cuenta, como usted ha señalado, que finaliza en el período 92 la adhesión al Consorcio, vamos a poder continuar trabajando conjuntamente como se merecen los ciudadanos madrileños.

No me queda ninguna duda de que los responsables del Ayuntamiento están también en esa línea y todas estas cosas cuestan trabajo, lógicamente, cada uno defiende lo que considera que son sus intereses legítimos, unos presionarán más en una línea, otros en otra, pero al

final se irá consiguiendo el que los ciudadanos no reduzcan la oferta del transporte, ni tengan una inferior calidad del mismo. En eso estamos conjuntamente trabajando, y yo diría que, incluso en la última parte conflictiva de la EMT, se puede decir que lo hemos hecho tratando de dar soluciones conjuntas, y creo que hay que seguir en esa línea de trabajo conjunto con el Ayuntamiento de Madrid.

En lo que se refiere a las empresas que usted denomina privadas, yo le voy a hacer un posicionamiento, tanto como Consejero como miembro del Consejo de Gobierno, y es que lo que se está defendiendo por este Consejo de Gobierno -y creo que estamos en línea- es el servicio público, distinta es la gestión pública. Creo que cuando usted reclama la realización de esa empresa, está reclamando una forma de gestión distinta simplemente; pero le aseguro que todas las empresas que prestan servicio, las 87 empresas que prestan servicio en el ámbito de la Comunidad de Madrid, relacionando, tal como usted decía, el territorio con la movilidad, ese es el hecho para crear una gran región multipolar donde se desarrollen las actividades y se saque ésta del interior de la M-30, y demos servicio a los ciudadanos en su movilidad, le aseguro que están prestando unas condiciones de calidad que en nada son despreciables, ni siquiera comparables probablemente con las que se prestan en Madrid por la EMT.

Se ha renovado el 80 por ciento de la flota -son los verdes estos que usted conoce- y los empresarios privados, a través de fórmulas controladas por la Administración, y con un control exhaustivo, que son los contratos-programa -estoy hablando muy de prisa para ver si así me da tiempo a llegar a lo que usted ha dicho-, se tiene sobre ellos un control efectivo, tanto de la gestión como de la prestación de servicio, como de la adecuación permanente de la oferta a la demanda a través de las aportaciones que se hacen para, haciendo estudios, conocer el origen y destino de los ciudadanos, horarios a los que viajan, etcétera.

Referente a los planteamientos que usted ha hecho dentro del acuerdo marco entendería yo, pero de investidura en este caso, dentro del acuerdo investidura -que yo llamo acuerdo marco en este caso- referido a los temas de transporte, señalarle que los temas de Metro, como usted sabe, la creación de infraestructuras del Metro, sigue adelante con los plazos previstos para que, en el primer trimestre del año 94 la Línea 1, línea 6, estén finalizadas. Se inicia este año el trabajo en la línea 10, sobre todo entre el punto Lago y Plaza de España, y posteriormente seguiremos con la ampliación desde Alonso Martínez hasta Gregorio Marañón, para su unión con las Líneas 7 y 8, Nuevos Ministerios y crear la denominada superlínea de Metro, conectando con la línea 8, con lo que se hará la unión de los centros terciarios más importantes de Madrid, por un lado Barajas, con la "T" que formaría, y por otro lado con la Línea 8, la zona más importante de terciario que es el eje de la Castellana junto

con Campamento en su desarrollo desde la Línea 10 en Campamento, continuándola hasta Cuatro Vientos.

Por otro lado, estaría el planteamiento que usted ha hecho referente a las cercanías de RENFE y su integración en el seno del Consorcio. Este es un tema que, como usted sabe, señor Gilaberte, hemos discutido bastantes veces, o comentado por lo menos, creo que la RENFE, como usted sabe, es una empresa estatal, por lo tanto tiene competencia el Ministerio de Obras Públicas y Transportes sobre ella, hay una unidad de prestación de servicio y a lo que aspiramos, y estamos trabajando sobre ello en el Consejo de Gobierno, es a coordinar nuestras acciones con estas grandes ciudades que cada día están atrayendo más ciudadanos al ferrocarril. Creo que es una buena noticia que yo le informe que, en el año 90 y 91, el crecimiento en día laborable en RENFE ha sido de 100.000 viajeros, estamos transportando 470.000 -o está transportando la RENFE-, hace dos años, eran 270.000. Esa es la línea importante de crecimiento del transporte.

¿Se puede desgajar la RENFE y trasladar a la autonomía? Creo que eso ni los propios agentes sociales o laborales lo aceptarían, romperíamos la empresa en muchos trozos. Tenemos un convenio con ellos de utilización tarifaria, en definitiva de uso del abono en la misma, y en lo que estamos trabajando con la RENFE y con el Ministerio de Obras Públicas y Transportes es en desarrollar convenios de servicios; es decir, unos convenios que nos permitan, a quienes conocemos la demanda, que somos el Consorcio de Transportes -y hoy tenemos los estudios- poder aplicar unos acuerdos con RENFE, que nos permitan el alquilar -por decirlo en una palabra que se entienda por todo el mundo-, por corredores de transportes, el número de plazas que nos...

El Sr. **PRESIDENTE**: Señor Consejero, le ruego vaya concluyendo.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES** (Revenga): Es que es muy difícil esto de explicar en diez minutos la política de transportes.

El Sr. **PRESIDENTE**: Lo entiendo, señor Consejero, pero es preciso terminar. Continúe, señor Consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES** (Revenga): Referente al ferrocarril de Alcobendas-San Sebastián de los Reyes, que S.S. ha planteado, como usted conoce, una vez superadas estas pausas que ha habido para tratar de saber de quienes son los terrenos, nosotros desde transportes nos tenemos que dedicar a construir ferroviariamente las líneas. Le aseguro al señor Gilaberte, que seguimos adelante con la creación del Consorcio para llevar el ferrocarril a Alcobendas y San Sebastián de los Reyes, desde la Universidad de Cantoblanco, y de ese consorcio, como usted sabe, forman parte el MOPT, la propia Comunidad, los ayuntamientos, en las aportaciones que puedan realizar, y la propia RENFE, con esos terrenos

que aportará tal como estaba señalado en el Plan Felipe", en el acuerdo de financiación del 4 de mayo de 1990.

El intercambiador de Príncipe Pío, como usted sabe también Señoría, se está ejecutando ya, es decir, se hizo el proyecto por el Consorcio, RENFE lo retomó, a partir de ahí, se ha sacado a concurso y se está ejecutando para su coincidencia con la Línea 6, en el primer trimestre del año 94. Las mejoras del servicio de cercanías son claras y conocidas; se ha inaugurado, como usted conoce, el tramo Embajadores- Atocha, que permite que desde Móstoles se pueda ir pendularmente a Fuenlabrada, y se está pidiendo en estos momentos el cierre de una especie de línea circular de lo que sería el sur o sureste prácticamente, y que se puede realizar; la inauguración de la estación de Tres Cantos con una frecuencia importante también y ampliación desde Cantoblanco y un aprovechamiento máximo de los recursos, dado que va cargado de estudiantes y vuelve también cargado de trabajadores; el aumento de la oferta mejorando la frecuencia de servicio, bajando a cuatro minutos de frecuencia, como puede ser en esa línea que he hablado antes de Móstoles, que puede ser en el corredor de Madrid-Guadalajara; la ampliación de la tercera vía de Pitis-El Pinar, que está contemplada en el plan, pero se ha retrasado al año 94; la tercera y cuarta vía hasta Alcalá de Henares, que sabe que también se ha retrasado, pero que también está en el plan y que se va a continuar; la mejora de la frecuencia a través de los 8.000 millones en inversión de la señalización del CTC de los distintos corredores, más el incremento importante de la oferta de las cien unidades que se han adquirido por RENFE - doscientas, pero cien corresponden a Madrid-, va a mejorar de forma importante las relaciones entre la región metropolitana y Madrid, pero vamos a aprovechar también para sacar del centro de Madrid determinadas actividades y eso se desarrolla en conjunto, no sólo por todos nosotros, sino por el Consejo de Gobierno a través de las Consejerías de Política Territorial, Economía, etcétera.

Las acciones emprendidas son, dentro de las carreteras, que usted me ha dicho conocerlas, el Plan Regional de Carreteras que no acaba en el 92, como usted ha dicho sino en el 93, vamos a trabajar conjuntamente tal como nos habíamos comprometido en el acuerdo de investidura a desarrollar uno nuevo a partir de esa fecha.

Igualmente, le señalo que, en cuanto se refiere a las obligaciones de las empresas, tanto en los contratos-programa con la EMT, con el Metro o con las empresas operadoras, están funcionando y se están cumpliendo prácticamente al cien por cien, sin que exista ningún tipo de problema.

Referente al planteamiento sobre la creación de la Empresa Regional de Transportes, mire, usted ha dicho en un momento que podíamos hacer una empresa para llevar autobuses de un sitio para otro aunque ahora no se suba nadie; vamos a hacerlo al revés, en transporte se puede medir la demanda y, como dicen los ingenieros de

camino, lo que se puede medir y contar no admite dudas. De verdad, señor Gilaberte, que conocemos de dónde a dónde van los ciudadanos, para qué se mueven, a qué horas, y vamos a poner oferta como usted considere, pero para que tenga usted una estimación al menos global, el rescatar esas líneas, que usted señalaba, de privados serían unos 40.000 millones. Todas esas líneas, como SS.SS. conocen, tienen y están dentro del marco de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, de julio de 87.

El Sr. **PRESIDENTE**: Perdón, señor Consejero, yo siento decirle que el tiempo ha pasado ampliamente.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES** (Revenga): Perdón, Señoría, finalizo ya. Muchas gracias, señor Presidente. Decirle que sobre esa Empresa Regional nos comprometimos en el acuerdo de investidura y vamos a hacer el estudio que allí se señala de qué beneficios podía obtenerse para sí, al menos, según vayan caducando esas concesiones que, como le he dicho, por estar adscritos a esa Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, tienen 20 años por delante -ahora ya quedarían 16, según vaya caducando-, podamos ir viendo cómo se puede implementar.

De todas formas, yo le pediría que lo que hablemos en este sentido tenga más relación con que lo importante es el servicio público y no si se gestiona de forma privada o de forma pública; ambas cosas están dando resultados, es un problema de eficacia o no eficacia. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Gracias, señor Consejero. Señor Gilaberte ¿desea intervenir para réplica? ("Asentimiento.") Tiene la palabra por cinco minutos.

El Sr. **GILABERTE FERNANDEZ**: Gracias. Señor Consejero de Transportes, ha tratado usted de justificar o de disculparse del tema que planteaba la información que este grupo ha recibido de las centrales sindicales, acerca, no de un problema en la EMT, lo he dicho claramente, sino acerca de una situación conflictiva que se llama negociación del Metro, donde parece ser -y he dicho "parece ser" en mi intervención- que su intervención no contribuyó a relajar la situación, que había un acuerdo previo que usted levantó de la Mesa. Si no es cierto, yo lo lamento, tengo mala información; lo he comentado desde ese punto de vista, y he comentado que podía haber creado una situación delicada al día siguiente, que estaba la EMT en huelga, y esa situación podía haber provocado un paro total del Metro, no un paro parcial sino un paro total.

Sobre el tema del servicio discrecional, bien, que los tribunales determinen las consideraciones acerca de los servicios mínimos que se plantean, pero yo además no he pronunciado si eran muchos o pocos sino que parece ser que la discrecionalidad en la interpretación de poner los servicios mínimos ha sido de la Consejería, más que la negociación preceptiva con las centrales sindicales para

llegar a un acuerdo, cuando ellos habían planteado que el servicio discrecional de minusválidos tenía que ser al cien por cien, sin lugar a dudas, pero en otra serie de consideraciones no tenían esa opinión; se ha dictado de esa forma y la audiencia provincial determinará. Yo no he querido entrar, lo he dicho de pasada porque era lógico ante una situación como la que se ha creado en Madrid, en nombrar el conflicto, pero más o menos iba en esos derroteros: usted ha entrado a plantear algunas consideraciones, y yo admito por su parte lo que me comenta; yo tenía otra información, igual que usted lo ha expresado aquí sin mayor problema.

Usted ha entendido mal el tema de integrar en el Consorcio cercanías; no he planteado eso, he dicho que no queremos meter todos los activos de una empresa nacional, que de repente los utilizaría para Cataluña, para Valencia, etcétera; tendríamos que cobrarles una serie de servicios que Madrid les prestaría, sino que he reivindicado la permanencia a título formal, o de la forma que se reglase en la disposición que tenemos en la Ley 85, que posibilite un representante permanente de RENFE en el Consorcio, que posibilite tener esa coordinación eficaz entre los servicios complementarios que se dan en los servicios modales del transporte urbano y lo que es el tren de cercanías.

En el tema de la EMT, no está planteando este grupo que se ponga un autobús y a ver si cae algún viajero, ni mucho menos; no es esa la posición nuestra, igual que cuando se habla de la M-30 o de la M-40, ahora no la utiliza nadie -si no está hecha- pero presumiblemente entendemos que si se hace diversifica la posibilidad de penetración en la capital y que la utilizarían -se hacen cálculos-, no sé cuantos cientos de miles de personas, o coches. En ese sentido siempre hemos intentado que muchas personas que no tienen su actividad económica de trabajo, cultural o lúdica en Madrid capital y sí se comunican entre áreas metropolitanas; sí se da esa necesidad en factorías como Construcciones Aeronáuticas que tiene trabajadores en Barajas, en Torrejón y en otros sitios, sí tienen esa necesidad y no tienen por qué penetrar en Madrid para hacer intercambio de ningún tipo y a lo mejor hay que ensayar con alguno de estos pueblos de carácter metropolitano lo que es un transporte periferia-periferia, con esos estudios que se hagan para posibilitar dar una solución y no tener siempre como punto radial todo el mundo la capital, para salir a las distintas regiones, todo el mundo a la capital para salir a los distintos pueblos, sino buscar esas otras formas de comunicación.

Cuando he planteado el tema del Ayuntamiento de Madrid sobre la crítica que se hacía, sin lugar a dudas cada ayuntamiento considera que tiene que hacer la defensa de sus presupuestos, considera que tiene un gasto doblemente, como salía en los medios de comunicación, uno de atender a sus ciudadanos y otro de pagar algunos servicios que presta al conjunto del Consorcio, que son ciudadanos de lo que es la Comunidad Autónoma. Son

declaraciones que se hacían, pero yo lo que he planteado es que la medida que habría que analizar -y no es este el momento- es la solidaridad, que la mayoría de los ciudadanos que vienen a Madrid a tramitaciones o a ejercer, o a compras, o al sector terciario, al tema cultural o educativo, son una potenciación eficaz para lo que es la ciudadanía en su conjunto de Madrid y que sí merece una acción solidaria de lo que es el propio municipio de Madrid, el Ayuntamiento, con esa aportación al Consorcio y que no era esa justificación; ha sido un respeto a la autonomía municipal, pero un comentario-crítica a lo que son las decisiones de haber bajado, por decirlo de alguna forma, la consignación presupuestaria en este sentido.

No me planteo el tema de la potenciación que ha tenido, conozco perfectamente el incremento que está teniendo el uso de viajeros en cercanías, el incremento que está teniendo todo el tema de los transportes públicos, por eso nuestra apuesta es reforzar, hablar de la plataforma, las plataformas en las carreteras; se están haciendo obras en carreteras -hace cuatro días la N-401 en la carretera de Toledo no se previó esa plataforma, que venía siendo reivindicada hace años por los pueblos que acercan a Madrid por ahí- y se hacen las obras, se pone todo el alumbrado público; luego las plataformas provocan desmontar una serie de servicios que han costado un monton de dinero y que son temas que, en este recordatorio, en esta interpelación se plantea -que además está aprobado por esta Asamblea- que se vayan introduciendo todos estos elementos de las plataformas y me gustaría que me contestase acerca de si tiene previsiones de dejarse de utilizar el túnel de la Castellana por el tren de largo recorrido para que, en definitiva, pueda ser utilizado con más frecuencia por las cercanías todo ese eje, volver a su estado primitivo, y que sea Atocha quien preste los servicios que prestaba de largo recorrido.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Gilaberte. Tiene la palabra el señor Consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES** (Revenga.- Desde los escaños.): Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señor Gilaberte. Mire, voy a insistir en alguna de las materias que planteaba. Efectivamente, los sindicatos yo no sé si han recurrido a los servicios mínimos; en el caso de discrecionales o regulares de uso especial, que así se denomina el de escolares, minusválidos y transporte de trabajadores en las relaciones radiales, no las transversales en las que se han planteado servicios mínimos; en las radiales no se han planteado.

¿Por qué cien por cien? De verdad que lo pensé rápidamente, momentáneamente, el cien por cien de los colegios es porque si llevan a los alumnos a los colegios tendrán luego que recogerlos, es decir, no se me ocurre otra idea; le he estado dando vueltas, bueno, muchas no, porque es muy fácil; es decir, si hay colegios, no pueden

llevar a la mitad de los alumnos o a una cuarta parte; tienen que ir todos los ciudadanos o todos los chavales a los colegios, y luego tengo que recogerlos, por eso es el cien por cien en colegios, igual que lo es en disminuidos, los tengo que llevar y los tengo que recoger, sólo ahí se ha dado el cien por cien. Ya digo que no se me ocurre otra fórmula, no he sido capaz; de todas formas, si me da el palo en su día la Audiencia lo haré; si me dan alguna idea se lo agradeceré en este sentido, para ver si tienen que ir la mitad de los alumnos ese día o veremos cómo hacemos.

Sobre que haya un representante de RENFE en el Consorcio, mire, en la Ley de Creación del Consorcio, de 4 de mayo del 85, como S.S. conoce, no está el representante de RENFE; sí están algunas relaciones con RENFE, incluso está especificado el cómo, la coordinación con dicha empresa en el artículo 12 de la misma, cuando dice: "Las relaciones con RENFE serán" ..., "se regularán las prestaciones por ésta a los servicios que afecten exclusivamente a la Comunidad de Madrid, a través de un contrato-programa o similar"... Se podía poner un representante de RENFE, lo que pasa es que tenemos un representante, señor Gilaberte, distinguido; tenemos, nada menos, que al Secretario General del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el señor Panadero, que forma parte del Consejo de Administración de RENFE, del cual depende la RENFE.

Es decir, probablemente tenemos el más idóneo, más que él sólo sería el Ministro; ése es el Consejero en el Consorcio Regional de Transportes por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, e incluso RENFE. Tenemos, como digo, probablemente el más adecuado. También está el Ministerio de Hacienda por aquello de que, como usted sabe, siempre tienen que controlar qué hacemos con los dineros que nos tienen que, esas 23 pesetas por ciudadano, o por usuario.

Los transportes en las relaciones transversales relacionados con la Empresa Regional de Transportes. Mire, le aseguro que todas las concesiones que se le puedan ocurrir, señor Gilaberte -se lo digo sin ánimo de crítica ninguna, y se lo puedo explicar con mucho detalle-, todas las relaciones, repito, que a usted se le puedan ocurrir para montar en Madrid, antes de la ley de ordenación de los transportes las tienen pedidas los transportistas, porque antes había un derecho, si quiere, de tanteo, de aquel empresario que solicitaba una determinada relación, y como quiera que el empresario funciona por el beneficio, entre otras cosas, además, de por la prestación del servicio, todas las relaciones que se le ocurran estaban pedidas con anterioridad. Incluso hay concesiones que no se están prestando, y alguna la señalaba usted. Entre Alcorcón, Getafe y Torrejón hay una línea de transportes concedida, y no la presta nadie. Ha ido retirándose el autobús porque terminó habiendo siete viajeros a la semana. Igualmente hay una concesión entre Getafe y El Pardo y como no va nadie, se retira. Eso es independiente del debate político que usted ha

planteado y de la posibilidad de que se establezca en su momento, a partir del rescate concesional o de algunos desarrollos que podamos hacer en determinadas zonas, una empresa regional de transportes.

Usted me habla de las aportaciones que se han realizado a los ayuntamientos. Yo creo que sí son las que se han solicitado, otra cosa es que haya habido sus dimes y diretes y al final han sido los 13.000, con algo que hemos utilizado muchas veces como técnica presupuestaria en esta Asamblea, con el compromiso de los 13.000 y ampliables.

Respecto a la solidaridad e insolidaridad, efectivamente hay que ser solidarios con los de fuera, pero entiendo yo que solamente en la medida en que tienen aquí sus actividades. Si está aquí el comercio -y usted me lo plantea desde ese mismo punto de vista- se genera la riqueza en Madrid, pero hay una cosa que es lo que ayudó a que el ayuntamiento cambiase su posición, es que no lo necesitan; no se necesita que el Ayuntamiento de Madrid sea solidario con ellos, porque comoquiera que la Administración autonómica pone 20.000 millones de pesetas, si hiciese una distribución poblacional, resultaría que les tocarían diez mil casi, porque son 2.900.000 en Madrid y prácticamente otros dos millones y pico fuera, luego les tocaría más dinero que lo que ahora mismo están percibiendo, que son solamente 5.000. Eso fue lo que rompió el argumento e hizo que el ayuntamiento entendiese el mismo, y ya no se plantease en términos de solidaridad sino de trato igualitario desde esta Asamblea y de las aportaciones del presupuesto de esta Comunidad.

Carriles bus o plataformas reservadas. Sabe usted que participo de ello; en esa línea estamos, y al día de hoy me han entregado el segundo estudio sobre el que estaba en proyecto trabajar para ponerlo en marcha, que es el de la carretera de Toledo. Hoy me lo ha entregado el Consorcio, con lo cual ya tenemos el de la carretera de Extremadura y el de la carretera de Toledo. Estos dos carriles bus hay que discutirlos ahora con quien tiene la competencia de la explotación de las carreteras que, como S.S. conoce, es el Ministerio del Interior a través de la Dirección General de Tráfico. Para ello vamos a mantener en fechas inmediatas una reunión con el Director General de Tráfico para posibilitar aquello a lo que en su día el ministro Corcuera se comprometió, que fue realizar la experiencia durante un período para ver si da resultado, y si no, al cabo de ese tiempo, tal como se dijo, se suprimiría. A esto hay que añadir, no ya la experiencia, sino el planteamiento, digamos, de hormigón, que se está haciendo con la ampliación de la N-VI que, como S.S. conoce, va a tener una plataforma reservada sin ningún tipo de señalización, sino de puro viario ya, entre Las Rozas y Madrid. Ahora mismo se está realizando la ampliación de dos carriles para transporte privado, y dos más, uno para autobuses y otro para los coches de alta capacidad, los denominados "pull car" para tres personas o más.

Por último, se refería usted a una utilización más

importante del denominado por los ferroviarios "tubo de la risa". Efectivamente, en estos tiempos, con los conflictos en Metro y en la EMT, RENFE ha prestado un gran servicio y ha conseguido forzar unas frecuencias de tres minutos entre Atocha y Chamartín, en el túnel ferroviario. Yo creo que eso ha demostrado las posibilidades que tiene este túnel para prestar el 30 por ciento más de la oferta que antes daba. Es verdad que limita el largo recorrido, no sólo desde el punto de vista de que limite y no dé prioridad a las cercanías, sino que, por otro lado, para los ciudadanos que están en los andenes y en esas estaciones, representa un problema medioambiental importante al paso del TALGO o de estos vehículos que funcionan con gasoil y que crean una gran humareda. De ahí que la primera concepción que había era que la Estación de Atocha, que se va a inaugurar en fecha inmediata como usted conoce, estaba solamente para el TAV, o el AVE, y se ha decidido por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que también esté allí ubicado alguno de los trenes de largo recorrido hacia el sur. Eso nos va a ayudar bastante, conjuntamente con el "by pass" entre Atocha, Vicalvaro y Chamartín. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Consejero. Para manifestar la posición de su grupo, tiene la palabra, por el Grupo Socialista, el señor Corvo González, por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **CORVO GONZALEZ** (*Desde los escaños*): Muchas gracias, señor Presidente. Bastante menos tiempo porque voy a ser muy breve. Subrayar la satisfacción y el acuerdo del Grupo Socialista con los planteamientos que ha hecho el Consejero acerca de la interpelación de Izquierda Unida, y el debate que, aunque por tiempo no ha podido ser más extenso, al final se ha convertido en un debate sobre política general de transporte. Entender la motivación del portavoz de Izquierda Unida en esta interpelación, cuando la presentó en su día, porque efectivamente es cierto que en aquellos momentos había una gran conflictividad en la EMT -de hecho sigue habiéndola todavía, y esperemos que el Ayuntamiento de Madrid, en colaboración con el Consorcio, termine resolviendo ese problema-, es verdad que, a río revuelto, hubo algunos que intentaron pescar, y efectivamente se oyeron voces sobre la gestión privada o la privatización del transporte.

Por ello, entiendo que en su momento se planteara este tema, y entiendo la defensa que ha hecho el representante de Izquierda Unida de la gestión pública del transporte, aunque yo no haría un fetichismo de la gestión pública o la gestión privada. Ya el señor Consejero se ha referido a que lo fundamental es un servicio público, y hacer un fetichismo de ambos extremos de la gestión, en mi opinión, es malo. Hay que ver en cada caso lo que corresponde. Hay que ver, por ejemplo, lo que costaría el rescate de esas líneas privadas, como ha dicho el señor

Consejero; hay que ver la rentabilidad que se obtendría con una gestión pública; hay que ver la optimización que se obtendría de una forma y de otra; es decir, que cada caso presenta características distintas y no creo yo que desde la izquierda convenga hacer un fetichismo en un sentido o en otro. Hay que ver, insisto, cada situación. Por ejemplo, en la enseñanza se comprende hoy, en general, que haya centros privados concertados con el Ministerio, aunque en su día un sector de la izquierda planteaba prácticamente la nacionalización o la gestión pública de todos los centros. En este caso es un poco lo mismo.

Nada más, señor Presidente, porque insisto en que todos los planteamientos que se han hecho de política general sobre el tema de transporte por parte del señor Consejero, el Grupo Socialista los ve bastante claros en general y muestra su acuerdo y conformidad con ellos. Nada más y muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Corvo González. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Del Río García de Sola, por tiempo de cinco minutos.

El Sr. **DEL RIO GARCIA DE SOLA**: Gracias, señor Presidente. La interpelación del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida ha sido una interpelación compleja porque ha tratado muchos temas que el Consejero luego, con una indudable velocidad de transporte, ha intentado resumir, pero es difícil sintetizar las distintas cuestiones que motivaban la interpelación. Voy a intentar centrarme en tres de ellas.

En primer lugar, el problema de la huelga. Desde el Grupo Parlamentario Popular se considera que la situación que padeció Madrid durante el mes de febrero es una situación no debe ser repetible; no debe ser repetible porque el transporte público es un servicio esencial para la sociedad. Estamos en una situación legislativa en la cual no se ha desarrollado por el Gobierno el artículo 28 de la Constitución, incumpliendo una obligación que había asumido en el último debate del Estado de la Nación, y sin embargo sí existe, en base al Real Decreto Ley de marzo del 77, y a la interpretación del Tribunal Constitucional, una base suficiente para entender que deben garantizarse los servicios esenciales mínimos para la sociedad. Esos servicios esenciales, señor Gilaberte, tienen que ser definidos por alguien, y tienen que ser definidos por quien tiene capacidad de gobierno. Así lo dice, además, el Tribunal Constitucional, y no puede ser definidos por una de las partes, y eso, en absoluto es lesivo para el derecho de huelga, que puede manifestarse y puede desarrollarse, siempre y cuando se establezcan al mismo tiempo unos servicios esenciales para la prestación del servicio del transporte.

Por tanto, lo que el Grupo Parlamentario Popular plantea y quiere recabar es el apoyo a las gestiones que se hicieron desde la Consejería, desde el Ayuntamiento y desde las distintas instancias de la Administración del

Estado para resolver el problema de la huelga de Madrid, y resolver una situación de conflictividad y de utilización de un derecho constitucional y legítimo en aras o con intereses no excesivamente revelables.

También quisiera destacar otro de los aspectos que ha mencionado el señor Consejero, que es el del Consorcio Regional de Transportes y la política llevada por el Consorcio Regional en toda la articulación del transporte en la Comunidad de Madrid.

El Grupo Parlamentario Popular está convencido de que el Consorcio Regional de Transportes cumple una función importante dentro de la Comunidad, sin embargo, y se lo he expuesto, creemos que sería quizá el momento adecuado para presentar una ley de reforma de la Ley del Consorcio, consensuada por todos los grupos, que defina adecuadamente alguna de las materias de intervención del Consorcio, que desarrolla adecuadamente el artículo 14 en cuanto a la participación, a los módulos objetivos en que las corporaciones tienen que participar y, en definitiva, que establezca un Consorcio Regional de Transportes que evite todas las disfunciones que se han originado en estos últimos tiempos.

El último tema que quería plantear, dentro de una breve intervención, es el relativo a la política presupuestaria y los problemas que tiene la Comunidad de Madrid en la ejecución de una buena red de transporte. El Estado está aportando al Consorcio Regional, para 1992, 22.987 millones de pesetas, en cumplimiento del contrato-programa, más 2.000 millones de pesetas más para la cancelación de la deuda de Metro con el Banco de España durante el período de intervención, deuda que estaba estimaba en 5.900 millones de pesetas.

El presupuesto para 1992 del Consorcio recoge 34.629 millones como transferencias corrientes a las empresas integradas en el Consorcio. Sin embargo, hemos observado con preocupación que las transferencias de capital al Consorcio, que ascienden a 20.000 millones, descienden en un 0,75 por ciento menos que en 1991, lo que, unido a la inversión en transporte colectivo, que ha descendido en 383 millones de pesetas, tiene como resultado que, sumando ambos capítulos VI y VII, en los presupuestos del Consorcio haya una cierta disminución en lo que sería el capítulo de inversión y dotación de capital.

En definitiva, lo que sí creemos es que la situación del transporte en la Comunidad de Madrid, ya con un cierto agotamiento del "Plan Felipe", que según el propio Ministerio se encuentra ya en un grado de ejecución próximo al 89 por ciento durante el ejercicio 1992, requerirá un nuevo planteamiento de inversiones, que tiene que venir desde todas las Administraciones, y especialmente desde la Administración del Estado, porque, en definitiva, el ritmo presupuestario que puede tener la Comunidad Autónoma de Madrid, de 9.000 millones de inversión, me parece, en el correspondiente programa para creación de infraestructura de Metro, supondría realizar este año nada más que unos 2 ó 3

kilómetros de Metro, independientemente, señor Consejero, de lo que se está haciendo por el convenio con el Estado.

En definitiva, lo que creemos, Señorías, es que debe acelerarse la construcción de las nuevas líneas de Metro, iniciar la construcción de nuevas líneas y acabar el cumplimiento del Plan de Cercanías, que no se demore hasta 1994; realizar mejoras técnicas en la señalización y el control de Metro para conseguir, sobre todo, mejoras en los intervalos reguladores del orden de los dos minutos, que tendrían ya capacidad de 20.000 a 25.000 viajeros/hora; debería intentarse establecer los metros ligeros y metros integralmente automáticos en determinados recorridos, y el señor Consejero sabe que tenemos preocupación por el recorrido con el Aeropuerto de Barajas, y una coordinación de todos los medios de transporte para alcanzar un sistema global de transporte.

En definitiva, lo que sí creemos, y se lo decimos al señor Consejero, es que estamos dispuestos a colaborar con él, ya que es necesario redefinir, quizá dar un nuevo impulso al transporte en la Comunidad de Madrid, para establecer un transporte de la ciudad para el siglo XXI, no un transporte ya anticuado y obsoleto, y conseguir, por una parte, unas nuevas inversiones desde la Administración del Estado, que creemos que son absolutamente necesarias y, por otra parte, reforzar la gestión, tanto desde la Consejería, como desde el Consorcio; las relaciones entre el Consorcio y los ayuntamientos de toda la Comunidad de Madrid creemos que están en un grado razonable; el otro día el señor Gerente del Consorcio nos explicaba que existe una relación epistolar constante con el Ayuntamiento de Madrid y que eso ha mejorado, por tanto, la sintonía entre ambas instituciones, y creemos que se está en el buen camino y, desgraciadamente, lo único que faltaría sería mayor impulso inversor desde la Administración del Estado y también desde la Comunidad. Gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Del Río. Tiene la palabra el señor Consejero de Transportes.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES** (Revenga.- Desde los escaños.): Muchas gracias, señor Presidente; gracias, señor Del Río. Decirle que algunos temas los hemos comentado usted y yo; usted plantea desde su punto de vista las posibilidades, incluso la necesidad de modificar la Ley de Creación del Consorcio. A mí me parece que todo lo que sea mejorar una ley, adelante; usted tiene la iniciativa parlamentaria, y yo soy el Consejero, si bien, cuando hemos comentado los porqués, ahí no coincidimos; quizá no nos hayamos trasladado exactamente el porqué. Desde luego, si el motivo es la representación que tiene que tener el Ayuntamiento, la Comunidad, la Federación de Municipios, los empresarios, etcétera, probablemente podríamos hablarlo, y no crea que se va a modificar; usted conoce como yo - porque la materia la conoce bastante- que en el derecho

mercantil las acciones se rigen por las aportaciones y, en función de esas aportaciones, si mejora esa ley, le aseguro que al Grupo Popular le va a perjudicar, pero, si en su ánimo está la consideración de que puede introducir otros elementos de mejora, usted, como digo, su Grupo Parlamentario, tiene la iniciativa parlamentaria, y probablemente en algunas cosas pueda estar de acuerdo.

En cuanto a las modificaciones en las transferencias corrientes, como usted conoce, hay un crecimiento importante de 34.000 millones a 37.829; en el caso del Consorcio, las transferencias de capital, efectivamente, han pasado de 20.881 a 20.726; es decir, estamos hablando de ciento y pico millones, si bien en el conjunto global del Consorcio el presupuesto del año 1991 eran 56.649 millones, y en el presente año son 60.173, con un incremento del 6,22 por ciento. Yo creo que, en 60.000 millones, discutir si en una partida se han modificado ciento y pico millones, no creo que merezca la pena; yo creo que en ese tono usted también ha sido colaborador, y no voy a entrar en esa disquisición. Por lo demás, decirle que agradezco el tono con el que ha intervenido en esta interpelación. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Gilaberte para cierre de debate, por tiempo de tres minutos.

El Sr. **GILABERTE FERNANDEZ** (*Desde los escaños.*): Sólo un par de aclaraciones al señor Del Río; no me he pronunciado contrario al tema de los servicios mínimos, sino todo lo contrario: condeno taxativamente como grupo que la huelga de la EMT no contemplase o no respetase los servicios mínimos, sin lugar a dudas; me estaba refiriendo al servicio discrecional y a la no negociación, independientemente de las explicaciones que ha dado el señor Consejero acerca de la conveniencia de meter el cien por cien en unos servicios tan especiales como éstos. En la huelga de la EMT somos respetuosos con el tema de los servicios mínimos en un transporte de estas características.

En el tema de las empresas privadas, lo que importa es que sea un servicio público fundamentalmente, más que la titularidad de la propia empresa. Yo creo que se desconoce lo que hay por la periferia; hay autobuses con matrícula M-864.432, sin ninguna letra todavía, yo no sé los años que tendrán esos transportes, que no servirían ni para la chatarra; cualquier inspección técnica en este momento los dejaría fuera de servicio, y están consorciados, y es que a la empresa privada de titularidad privada, aunque dé un servicio público, no le mueve el que el servicio sea correcto, y está todo el día transgrediendo las reglas, y muchos de esos transportes están teniendo partes de las policas municipales, sobre todo los transportes urbanos que están consorciados, porque su interés es el beneficio económico, entonces no les interesa tener un transporte renovado, y fundamentalmente el que se renueva es el que sale a

carreteras nacionales, pero los transportes urbanos están lamentables, por eso se demanda cada vez más este tema.

Para terminar, respecto a los 40.000 millones no soy tan insensato como para plantear una recuperación en plena vigencia de los contratos; lo que se plantea es que, según vayan cumpliendo determinadas líneas, se estudie la posibilidad de recuperar ese servicio; no es indemnizarle por quitarle el contrato, sino, en el cumplimiento de determinadas concesiones, si son concesiones que conviene a la Comunidad, estudiándolo por mediación del Consorcio, ir recuperando esas concesiones. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Tiene la palabra el señor Consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE TRANSPORTES** (*Revenga.-Desde los escaños.*): Muchas gracias, señor Presidente. Señor Gilaberte, yo le aseguro que también lleva usted razón, que hay algunos transportes con esas matrículas y con diecisiete años; pero, por separar los temas, aunque sea sólo a título informativo, le diré que la ITV no tiene nada que ver con los años que tiene el vehículo; la ITV se puede pasar con no sé cuántos años, se trata de que, de acuerdo con la normativa que tiene establecida el Ministerio de Industria, y en nuestro caso la Consejería de Economía, las ruedas tienen que tener el dibujo de tal forma, el motor de una determinada manera, los frenos, etcétera, y pasa uno la ITV con muchos años, también el coche privado; es decir, eso está así.

Ahora bien, le quiero señalar -esto es ya más serio- que la gran renovación de la flota -siento no compartir con usted ese criterio, pero son datos objetivos- se ha producido curiosamente en la red interurbana. (*Denegaciones por parte del señor Gilaberte Fernández.*)

Es que no hay otros, señor Gilaberte, esos son la red interurbana que une los pueblos; el 87 por ciento de la flota se ha cambiado en 3 años; el 87 por ciento. Le voy a dar un dato más importante: la flota de la red interurbana de transportes, aunque usted vea -si se me permite una expresión que usan mucho los transportistas- algún zambombo por ahí, que así se llaman estos autobuses de matrícula antigua, en año y pico estará renovada. La media de antigüedad del parque de vehículos de la red interurbana, señor Gilaberte, es más baja que la de la E.M.T., y la E.M.T., claramente, en estos últimos tres años ha cambiado, la mitad de la flota es nueva, vehículos con aire acondicionado, etcétera; es decir, en año y medio, con todos estos vehículos verdes prado, para tranquilidad nuestra, no sólo de la vista, tan ecológicos al verlos, vamos a tener en la red interurbana la flota más joven de toda Europa, y son 800 autobuses. Referente a que, según vayan caducando las concesiones con los 16 años que hay establecidos, podamos ir planteando algún tipo de actuación diferente, de acuerdo, lo hemos hablado otras veces, y vamos a ir trabajando sobre eso. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Consejero. Terminado este punto del Orden del Día, antes de proseguir con el siguiente, les comunico que se ha recibido en la Mesa un escrito de los portavoces de los tres grupos parlamentarios de esta Cámara, por lo cual procedemos a suspender la sesión por tres minutos, estrictos, y ruego a los portavoces que se aproximen a la Mesa.

(Eran las dieciocho horas y un minuto.)

(Se reanuda la sesión a las dieciocho horas y siete minutos.)

El Sr. **PRESIDENTE**: Se ha celebrado reunión de Junta de Portavoces y Mesa de la Cámara, a propuesta de las cuales someto a su consideración la modificación del Orden del Día para incluir a continuación, es decir, en este momento, si lo aprueban SS.SS., una declaración de la Cámara regional en torno al diario El Sol. ¿Aceptan SS.SS. esta modificación del Orden del Día? *(Asentimiento.)* Muchas gracias. Queda aprobada por asentimiento. Procedo a leer la declaración: "Los portavoces de los tres grupos parlamentarios de la Asamblea de Madrid solicitan que se someta al Pleno de la Cámara la siguiente declaración: ante los problemas surgidos en el diario El Sol, que podrían conducir a la desaparición definitiva de este medio de comunicación, la Asamblea de Madrid quiere manifestar su expreso apoyo a los intentos de los trabajadores de mantener vivo este medio de expresión democrática, deseándoles el mayor éxito en su cometido e instando a colaborar a cuantas personas e instituciones puedan ayudar a este fin." ¿Aprueban SS.SS. esta declaración? *(Asentimiento.)* Muchas gracias, Señorías. Queda aprobada por asentimiento. *(Aplausos.)* Gracias. Pasamos al siguiente punto del Orden del Día.

Interpelación 6/92, del Sr. Pedroche Nieto, del Grupo Parlamentario Popular, al Consejero de Política Territorial sobre política general de la Consejería de Política Territorial en relación a la posible ubicación de centros penitenciarios en la zona norte de la Comunidad Autónoma de Madrid. (Por vía artículo 89 - urgencia - R.A.)
I 6/92 (III) R.775

Por favor, ruego silencio para poder proseguir el Pleno. Tiene la palabra por el grupo parlamentario proponente el señor Pedroche Nieto, por tiempo de diez minutos. *(Rumores.)* Espere, señor Diputado. Ruego silencio. *(Pausa.)* Tiene usted la palabra.

El Sr. **PEDROCHE NIETO**: Gracias, señor Presidente. Señorías, en el mes de noviembre pasado el Grupo Parlamentario Popular de esta Asamblea denunció públicamente la insostenible situación que padecen los centros penitenciarios madrileños, y que,

desgraciadamente, por su masificación y sus penosas condiciones sanitarias, están en el furgón de cola de los establecimientos de toda España; presten atención, si no, a la escalofriante estadística.

La capacidad de nuestros centros penitenciarios en Madrid es de 2.804 internos; pues bien, los establecimientos penitenciarios de la región albergan en la actualidad a 3.430 hombres y 798 mujeres, alcanzando un total de 4.228 reclusos, lo cual sitúa el nivel de saturación de nuestras cárceles, exactamente, en 1.424 internos más. Esta saturación se ve acompañada, además, de un alto consumo y tráfico de drogas en el interior de las cárceles, de una alta tasa de SIDA, y de todo tipo de enfermedades infecciosas, que en absoluto pueden paliarse con unos servicios de enfermería, que el grupo que me honro en representar desde esta tribuna ha calificado, con reiteración, de tercermundistas.

(El señor Presidente se ausenta de la sala.)

¿Cumplen, pues, las prisiones madrileñas su papel como centros de reinserción social? No, Señorías. ¿Posibilitan las prisiones madrileñas un desarrollo integral de la personalidad a los internos que en ellas viven? Evidentemente, no; son, en cambio, con frecuencia, escuelas de delincuencia, centros de adicción de toxicómanos, focos de contagio de todo tipo de enfermedades infecciosas, y, por los hechos, centros en los que tantas veces no se cumplen, ni de lejos, los fines sociales y de reinserción que el sistema penitenciario debe perseguir. Lean -para comprobar mis aseveraciones- unas sobrecogedoras manifestaciones que, no hace mucho, hizo la Jueza de Vigilancia Penitenciaria de Carabanchel, señora Carmona. ¿Por qué digo esto, Señorías? Porque he querido describir, sin reparos, la caótica situación que padecen los establecimientos penitenciarios madrileños, y porque en este grupo pensamos, sencillamente, que el Gobierno central hace muy bien cuando plantea la necesidad imperiosa de construir nuevos y mejores centros penitenciarios que pongan término a la lamentable realidad de masificación y precariedad en que se encuentran los internos. En este esfuerzo solidario el Gobierno central nos tendrá siempre a su lado de buen grado.

Pero vayamos, sin demora, tras esta breve introducción, al asunto que hoy nos ocupa: la ubicación, en el término municipal de Soto del Real, de un nuevo establecimiento penitenciario. Los hechos, según constan en el Diario de Sesiones de esta Cámara, empezaron en 1986 por una solicitud del Ministerio de Justicia a la, entonces, Consejería de Ordenación del Territorio, a la que plantea su voluntad de llevar a cabo un plan de ámbito nacional, que en el caso de nuestra Comunidad Autónoma se concreta en la creación de nuevos centros penitenciarios. El Ministerio de Justicia, nos dice: "Yo tengo la competencia plena y exclusiva del sistema penitenciario español, pero usted -dice a la Comunidad

Autónoma- tiene competencias plenas y exclusivas en materia de ordenación territorial. Le pido a usted -como gráficamente se expresaba entonces el señor Mangada- que me ofrezca posibles ubicaciones para estos penales. Así las cosas, la Consejería ofrece hasta siete posibilidades, y el dedo del Ministerio escoge tres: una cárcel de mujeres, en régimen cerrado, de 350 reclusas, en Soto del Real; una cárcel de hombres, en Valdemoro, y un centro penitenciario de hombres, en Navalcarnero.

Como saben SS.SS., la decisión de que Valdemoro y Navalcarnero albergasen, en sus términos municipales, la construcción de dos penales, es pacífica; no así en el caso de Soto del Real. En estos días pasados, los medios de comunicación nos informan de que su alcalde, don Eladio Navarro, y con él todos sus convecinos, han emprendido una carrera contrarreloj para conseguir que el Ministerio de Justicia decida, finalmente, otra ubicación, distinta por lo tanto a la acordada. El alcalde nos dice que no está solo, y efectivamente no lo está, porque el Diputado que les habla ha comprobado personalmente que la afirmación de don Eladio Navarro es cierta, y que tampoco quieren la cárcel en Soto del Real algunos municipios, de los que voy a dar lectura: Colmenar Viejo, Manzanares el Real, El Boalo, Cerceda, Mataelpino, Guadalix, Navalafuente, Miraflores, Bustarviejo, y Valdemanco. Pero hay más: dos Consejeros del Gobierno regional, el titular de Política Territorial, señor Rodríguez-Colorado, y el de Cooperación, don Virgilio Cano, no parecen estar dispuestos a apoyar incondicionalmente el proyecto del Ministerio de Justicia; antes, al contrario, han expresado sus reparos al citado proyecto.

Señorías, creo recoger el sentido mayoritario de la opinión pública afectada por este problema si les digo que, efectivamente, a la vista de la actual situación carcelaria en la Comunidad de Madrid, parece razonable el que se haya de construir un nuevo centro penitenciario, y que se construya en la zona norte de la región, porque ya son muchas las cargas sociales que soporta el sur; ahora bien, que sea necesario y que esté bien pensada la zona, no significa empeñarse, cerrilmente, en un lugar que, por sus circunstancias -como a continuación se explicará-, es, a todas luces, absolutamente inadecuado.

Con brevedad, pero con el mayor rigor posible, voy a leerles las 18 razones por las que este grupo parlamentario considera un despropósito mayúsculo la construcción de una cárcel, del centro proyectado por el departamento de Justicia, en su actual ubicación de Soto del Real.

Primera. Porque la ubicación del centro penitenciario en el término municipal de Soto del Real no ha sido negociada, sino que ha sido impuesta, unilateralmente, por el Ministerio de Justicia, con la complicidad -ciertamente, en la pasada legislatura- del Gobierno regional. Atiendan a lo que dijo el señor Mangada el 8 de febrero de 1988, en una comisión de esta Asamblea, refiriéndose, como es lógico, al

establecimiento penitenciario de Soto del Real. Dijo: quiero decir claramente que negociaciones propiamente dichas no ha habido, en el sentido de negociación.

Segunda razón. La imposición unilateral comentada ha impedido lo que en buena lógica, y a la vista de la oposición social manifestada, debería haberse producido: un interés por parte de las Administraciones implicadas en buscar alternativas razonables a la actual ubicación.

Tercera. La Corporación de Soto del Real manifiesta su disconformidad absoluta con el proyecto de construcción de la cárcel en su término municipal. Esta disconformidad está avalada por el acuerdo que adoptó el Pleno del Ayuntamiento, en sesión celebrada el 10 de febrero pasado, por mayoría absoluta, con 10 votos a favor y 1 abstención del representante del Partido Socialista Obrero Español.

Cuarta. Toda la comarca en la que se enclava el municipio de Soto del Real está, lisa y llanamente, en contra del penal; luego, no es un problema de un solo municipio, sino de toda una comarca. ¿Que ocurriría si, al final, se impone una decisión en contra del parecer de las corporaciones locales? Ocurriría que, por la vía de los hechos, se estarían vulnerando principios básicos constitucionales, como la autonomía municipal.

Quinta. Es evidente que en este caso se produce una sintonía perfecta entre lo que reclaman los políticos, y en este caso los alcaldes, con lo que reivindican los ciudadanos, los habitantes de esa zona. Estos madrileños están firmando masivamente un manifiesto contrario a la ubicación del penal en Soto del Real.

Sexta. El Ministerio de Justicia, cuando traslada a la Corporación de Soto del Real su proyecto de cárcel, no justifica ni motiva la urgencia y el interés público de su construcción, como era su obligación de acuerdo con el principio constitucional de sometimiento pleno de la Administración a la ley y al derecho.

Séptima. La finca en la que se pretende la instalación del establecimiento penitenciario, de 653.000 metros cuadrados, está clasificada en las vigentes normas subsidiarias de planeamiento de Soto del Real como suelo no urbanizable, especialmente protegido por su interés ganadero. En las normas se dice que se ha de impedir la introducción de usos no adecuados que dificulten o impidan su vocación. Sin comentarios, Señorías.

Octava. El centro penitenciario proyectado se pretende instalar en el lindero mismo del Parque Regional de la Cuenca Alta del Manzanares, espacio natural protegido de indudable valor ambiental, enfrente del Embalse de Santillana, provocando con todo ello un impacto ambiental y un impacto paisajístico negativo, de indudable trascendencia para la zona. Esta es la razón por la que, por ejemplo, asociaciones ecologistas como la Federación de Amigos de la Tierra no comparten el proyecto de cárcel en este lugar.

Novena. No se acompaña al proyecto el preceptivo estudio de impacto ambiental, teniendo en

cuenta, además, que la finca linda con una zona del Parque Regional clasificada como parque comarcal agropecuario y protector, de similares características.

Décima. El proyecto presentado vulnera frontalmente lo dispuesto en el Artículo 73, apartado D), del Texto Refundido de la Ley del Suelo, al limitar completamente en los lugares de paisaje abierto y natural, como es el caso que nos ocupa, el campo visual para contemplar las bellezas naturales, al romper la armonía del paisaje y al desfigurar la perspectiva propia del mismo por las desmesuradas dimensiones y alturas que, como vamos a ver a continuación, tiene el proyecto de cárcel.

Decimoprimer razón. El centro penitenciario proyectado vulnera también las condiciones comunes de edificación por las que se regula el suelo no urbanizable de especial protección, recogidas en el apartado 8.5.6. de las normas subsidiarias de Soto del Real. La cárcel vulnera todas las condiciones recogidas, pero, para no aburrirles, porque son hasta siete, voy a dar lectura nada más que a una sola. Dice la norma: "La altura máxima permitida será de una planta, con un máximo de cuatro metros y medio". Dice el proyecto del Ministerio de Justicia: "Las alturas variarán entre 8,90 y 16,45 metros, existiendo dos torres de vigilancia de 70 metros de altura.

Decimosegunda. El centro penitenciario para el que se solicita del ayuntamiento la conformidad o disconformidad es radicalmente distinto en su propia finalidad y en su configuración y dimensiones por ser hasta 10 veces mayor, Señorías, al que fue autorizado por la Comunidad con fecha 25 de mayo de 1989. El antiguo proyecto contemplaba una edificabilidad de 26.000 metros cuadrados. El actual contempla esa edificabilidad en 156.393 metros cuadrados.

El antiguo proyecto estaba previsto para 350 internas. El nuevo acogerá a Carabanchel: mujeres Carabanchel, hombres Carabanchel y Hospital Penitenciario, elevando las plazas a muchísimas más de 2.000.

Decimotercera. Por si fuera poco todo lo dicho hasta este momento, el proyecto presentado carece de la autorización preceptiva del Consejero de Política Territorial de la Comunidad, tal y como establece el Texto Refundido de la Ley del Suelo, y, justamente en relación con esta razón, se me da pie para plantear a SS.SS. la decimocuarta.

Decimocuarta. Es, cuando menos, irresponsable, que el Gobierno central se quede sólo, con la oposición del resto de las Administraciones implicadas, en su empeño por situar en Soto un macroestablecimiento penitenciario. Y digo que el Gobierno central se ha quedado sólo, porque, como antes dije, el señor Rodríguez-Colorado, a mi juicio con acierto, ha descartado su apoyo para una cárcel de las características que el Ministerio pretende construir.

Decimoquinta. Si el Gobierno regional consintiera en la instalación de la cárcel en Soto, estaría incurriendo en una política contradictoria; iría contra sus

propios actos, puesto que, con su ayuda -que nadie la niega-, se ha convertido la zona -con ayuda, como es lógico, de las corporaciones locales- en un lugar privilegiado para el descanso y el ocio de cientos de miles de madrileños que, no nos equivoquemos, dejarían de aportar, a través de sus economías, los medios para el sustento de miles de familias que viven gracias al turismo que atrae la comarca.

Decimosexta. El Ministerio de Obras Públicas bien pudiera escoger, porque así se ha comentado, la finca en cuestión, o alguna de las cercanas, para que pase por allí el trazado del futuro tren de alta velocidad, lo que, añadido al macroestablecimiento, complicaría mucho más las cosas.

Voy acabando, señor Presidente; perdónenme por el exceso de mi intervención, pero creo que es necesario.

Decimoséptima razón de inconveniencia. El iniciado proyecto de cárcel, autorizado, como ya dije, el 25 de mayo de 1989, se encuentra en la actualidad recurrido por la Corporación municipal de Soto del Real en el Tribunal Superior de Justicia de Madrid.

Decimooctava y última razón de inconveniencia. Contraviene el espíritu y la letra de la Ley General Penitenciaria, que prohíbe los establecimientos penitenciarios que acojan a más de 350 internos. Así las cosas, el Ministerio ha decidido convertir la macropensión de Soto en un almacén de internos, contra las más elementales medidas de reinserción que aconsejan centros pequeños.

Señorías, termino. El asunto es tan kafkiano que ni siquiera la finca en la que se pretende construir la cárcel, figura -como se ha dicho por parte de Instituciones Penitenciarias- a nombre del Ministerio de Justicia. En efecto, de la comprobación que este grupo parlamentario ha hecho en el Registro de la Propiedad de Colmenar, el titular de la finca es una persona que falleció hace más de 30 años, siendo la última inscripción registral de 4 de noviembre de 1942. Esta situación supone, de hecho, una vulneración de la legalidad por parte del Ministerio, ya que el Estado está obligado a inscribir sus bienes en el Registro de la Propiedad.

Los problemas políticos -y estamos ante uno de ellos- han de resolverse políticamente. No cabe aquí la imposición. Estamos ante un problema político. Tiene que haber, necesariamente, diálogo y negociación. Negocie usted, señor Rodríguez-Colorado. Esto es todo, señor Presidente. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Núñez): Gracias, Señoría. El señor Consejero tiene la palabra.

El Sr. **CONSEJERO DE POLÍTICA TERRITORIAL** (Rodríguez-Colorado): Muchas gracias, señor Presidente. Gracias, Señoría. Podría decir que en algunos aspectos de la intervención del señor Diputado -incluso en una gran parte de ellos- puedo estar de acuerdo. Lo único que creo es que introduce una confusión que me

gustaría aclarar a lo largo de esta interpelación. Empezamos, si le parece, por los datos. Es cierto que en el año 1985 el Ministerio de Justicia manifiesta a la Comunidad la necesidad y urgencia de abrir nuevos centros penitenciarios en el ámbito regional, dada, como usted ha dicho, la insuficiencia de instalaciones penitenciarias en la región.

La solicitud se concreta en la necesidad de suelo para la instalación de tres centros penitenciarios en distintas áreas de la geografía de la región madrileña. El Ministerio muestra su preferencia por una dispersión, como es lógico también; dispersión de localizaciones, dada la autonomía que plantea de cada centro penitenciario.

¿Cuáles son los criterios de localización que el Ministerio presenta a la Consejería? Hay una distancia a Madrid entre 10 y 40 kilómetros; que la carretera de acceso esté en buenas condiciones y próxima a alguna autovía; que el área no sea previsible de crecimiento de los núcleos urbanos próximos, y que exista un transporte público conveniente.

En cuanto a las características del terreno, lo que dice el Ministerio de Justicia a la Consejería es que la superficie mínima sea de 12 hectáreas de terreno para cada centro penitenciario de 350 reclusos, con un aprovechamiento posible de 24.000 metros cuadrados edificables; que no estén dominados por elevaciones de terreno o edificaciones próximas, ser sensiblemente llanos, con una tolerancia del 3 por ciento de desnivel en el área de movimiento de la edificación; geotecnia adecuada para la construcción y cimentación; disponibilidad de infraestructuras de agua, saneamiento, energía, etcétera, como es lógico.

En cuanto a criterios complementarios -esto ya en base a la política territorial de la Comunidad de Madrid- sería considerar áreas que no sean de alto valor natural o productivo agrario, existencia potencial, excluir el eje Madrid-Alcalá y municipios de la capital donde ya existen establecimientos penitenciarios, priorizar nudos de carreteras y estaciones de ferrocarril existentes o propuestas infrutilizados en su capacidad de servicio.

Efectivamente, respecto a la selección de localizaciones posibles, con los criterios descritos y después de las conversaciones entre el Ministerio de Justicia y la Consejería de Política Territorial, se eligieron esas siete posibles ubicaciones: Soto del Real, 38 kilómetros, autovía y ferrocarril; Colmenar Viejo, 30 kilómetros, autovía y ferrocarril; El Molar, 25 kilómetros, autovía; Navalcarnero, 30 kilómetros, autovía; Valdemoro, 25 kilómetros, autovía y ferrocarril; Vallecas, 12 kilómetros, autovía; Arganda, 25 kilómetros, la carretera de Chinchón, como posible alternativa.

Las localizaciones seleccionadas. Se solicitó por el Ministerio de Justicia el estudio de viabilidad de tres localizaciones: Navalcarnero, Soto del Real y Valdemoro. En los municipios de Navalcarnero y Valdemoro se concedieron las autorizaciones para la

construcción en suelo no urbanizable, en abril del año 89, y, posteriormente, licencias de obras en junio y marzo de los mismos años. Esto en cuanto a esas dos.

En cuanto a la que nos ocupa, la de Soto del Real, se tramita para autorizaciones en base a los artículos 45 y 85 de la Ley del Suelo, de instalación en suelo no urbanizable del centro penitenciario de Soto del Real, y el proceso, más o menos, fue el siguiente: la autorización previa y la apertura de trámite preceptivo de información pública se acordó por el Consejero en abril del 89, publicándose en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid del 27 de abril. La autorización definitiva se produce por resolución de 24 de mayo de 1989, publicada por el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Estos son, digamos, los hechos esenciales que plantean lo que ha sido en Soto del Real, concretamente, que es lo que nos ocupa, el porqué de la ubicación.

Usted aporta dieciocho razones para decir por qué no debe haber un centro penitenciario en Soto del Real. Yo, ahora -y lo he repetido en las declaraciones que he venido haciendo sobre este conflicto en concreto- no planteo que no haya un centro penitenciario en Soto del Real, ¿por qué? Porque este tema está debatido en distintas interpelaciones en esta Asamblea, y está aprobado por los órganos correspondientes de la Comunidad Autónoma, y lógicamente, está hasta publicado en el Boletín Oficial de la Comunidad. Considero que las condiciones en las que se hizo la distribución geográfica, así como la elección de la tipología de cada centro para cada lugar geográfico que se escogía, considero que en líneas esenciales es la adecuada. Los centros del Valdemoro y de Navalcarnero no son iguales que el de Soto del Real; el de Soto del Real se le encargó a un arquitecto de reconocido prestigio, don Rafael de la Hoz, para que adaptase la construcción a esas cualificaciones a las que usted se ha referido, de carácter urbanístico, de carácter paisajístico y de la proximidad al Parque de la Cuenca Alta del Manzanares.

Pero usted mezcla dos conceptos: el proyecto actual, el que ha sido llevado al Ayuntamiento de Soto del Real por el Ministerio de Justicia -con gran desacuerdo por mi parte, entre otras cosas, por la falta de comunicación a la Comunidad y por no seguir los trámites lógicos que se debían haber seguido- y lo que hace, exactamente, es descalificar la ubicación de un centro penitenciario en Soto del Real, poniendo encima de esta tribuna un proyecto que no es el aprobado por esta Comunidad, es el proyecto que somete el Ministerio de Justicia al Ayuntamiento.

¿Qué tengo yo que decir al respecto? En primer lugar, que no estoy de acuerdo con la forma; he dicho desde que llegué a esta Consejería y lo he repetido en sucesivas ocasiones, que estoy a favor de la concertación entre las Administraciones y la base de la concertación, precisamente, es, cuando menos, oírnos, ponernos de acuerdo, contemplar desacuerdos, que siempre los habrá entre las distintas administraciones y llegar a las

soluciones que sean mejores para el Estado y para las personas que nos han elegido -a mí, en este caso, no, porque me ha nombrado el Presidente, pero sí a los Diputados de mi partido-, y tenemos que dar respuesta a eso, y la concertación es algo absolutamente esencial. Mi sorpresa, en este caso, es que el Ministerio de Justicia no ha observado ni las mínimas condiciones al respecto, en cuanto a información. Se pueden elegir dos métodos en este sistema: se puede elegir el artículo 180 de la Ley del Suelo e imponer por razones determinadas un equipamiento de carácter nacional, o se puede buscar la vía de la concertación con las administraciones que tienen las competencias pertinentes, en este caso, la Consejería de Política Territorial, para ver estas situaciones y estos acuerdos. Esto, efectivamente, no lo ha hecho, luego yo estoy en desacuerdo con el procedimiento.

Estoy en desacuerdo con un proyecto que tampoco conozco oficialmente, es decir, no me ha sido remitido por parte del Ministerio de Justicia, me ha informado el Alcalde de Soto del Real de que existe un proyecto de las características a las que usted se refería, pero hasta este momento no consta, oficialmente, en la Consejería de Política Territorial, ese proyecto, con lo cual, incluso formalmente y ante esta tribuna, me es difícil juzgarlo y exponer mi criterio acerca del proyecto porque formalmente no lo tengo. Por consiguiente, en este aspecto y con este proyecto al que usted se refiere e implica estas dieciocho razones, no estoy de acuerdo. Ahora bien, estoy de acuerdo en lo que se aprobó en su día respecto a la distribución de centros y al que corresponde a Soto del Real.

Estoy de acuerdo con un proyecto equilibrado, y yo creo que pulcramente definido para las circunstancias paisajísticas del lugar. Estoy de acuerdo con el tamaño que se le daba al centro; estoy de acuerdo con la aprobación del Consejero, que me parece bien, y estoy de acuerdo con su publicación en el Boletín Oficial de la Comunidad de Madrid. Esos son mis acuerdos respecto a los proyectos de centros penitenciarios en la región de Madrid, respecto a la concertación del Ministerio de Justicia y de esta Comunidad, y no estoy de acuerdo en lo que ahora se ha variado, de una manera que no termino de comprenderla. Se ha variado en cuanto al sistema y se ha variado en cuanto al contenido de ese centro, en lo que, efectivamente, estoy de acuerdo.

Usted dice en todas estas razones, algunas cosas. El acuerdo de los vecinos y del Ayuntamiento. Es cierto que el Ayuntamiento está en contra de este centro, pero también tengo que decir que está en contra del anterior, es decir, está en contra de todos los centros que se han planteado. Ahí está mi diferencia con el Ayuntamiento de Soto del Real, yo estoy de acuerdo con el primero, con el que se tramitó en esta Comunidad, y con el que se acordó, y estoy en desacuerdo -si puedo decirlo así, porque formalmente le digo que no lo tengo- con el que he leído o con el que el Alcalde de Soto del Real me ha aproximado.

Linda con el Parque. El tema de linderos es un tema de, efectivamente, hasta dónde llegan los linderos del parque, hasta dónde se puede actuar, o no actuar. Vuelvo a repetir que el centro que estaba planteado, creo que era adecuado a la zona.

Que vulnera las normas subsidiarias. La que las vulnera es el actual que presenta usted, quizá no el anterior.

Es radicalmente distinto y diez veces mayor. Por los datos que ha dado no es diez veces mayor, pero me da lo mismo, es seis veces mayor, aproximadamente, que el que estaba aprobado aquí, con lo cual ya es suficiente.

Tiene usted razón al decir que si esta Comunidad, en estos momentos, se callase o estuviese de acuerdo iría en contra de sus actos. Lógicamente, así es; iría en contra de sus actos porque el procedimiento que se siguió es el aceptar las competencias de la Comunidad en materia de ordenación del territorio y lógicamente esos criterios, en estos momentos, pueden verse vulnerados si se realiza un centro mediante el artículo 180 e imponiendo un centro penitenciario no de acuerdo con la Comunidad de Madrid.

El tren de alta velocidad es un tema que no está claro si va a pasar, si no va a pasar, si alguna vez se va a hacer, cuándo, etcétera, me refiero al de Barcelona, en concreto.

El que esté recurrido el acto administrativo, no significa nada, por eso sigo apoyando el primitivo proyecto. El que un acto administrativo esté recurrido -y usted que ha hecho gala de conocimientos jurídicos en su exposición lo sabrá-, no quiere decir que no sea un acto administrativo ejecutivo, independientemente de que esté impugnado; si por el hecho de que cualquier acto administrativo que tenga una impugnación en los tribunales no pudiese ser ejecutivo, tendríamos a la administración paralizada, como es lógico. Luego, repito, mi desacuerdo con el Ministerio de Justicia en cuanto a la forma, y mi desacuerdo con el supuesto proyecto, que no conozco formalmente, aunque sí lo conozco de otra manera, pero no formalmente.

Quiero manifestar mi acuerdo con lo que se ha aprobado en la Comunidad de Madrid a lo largo de los últimos años respecto a este centro penitenciario. Además, tengo que hacerlo en solidaridad con pueblos, como Navacarnero, Valdemoro y otros del Corredor del Henares, que han aceptado tener en sus municipios la carga de una prisión, como usted ha dicho, sin ningún tipo de conflicto y sin que haya provocado una cuestión política, en un momento determinado, de que estos centros fueran impuestos.

De manera que en este caso sigo diciendo, por lo que se refiere a la distribución, que en el reparto es lógico que en el norte haya también una carga de este tipo, y que sea lo más liviana posible, como estaba contemplado. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Núñez): Gracias, señor Consejero. En turno de réplica, tiene la palabra el

señor Pedroche.

El Sr. **PEDROCHE NIETO** (*Desde los escaños.*): Señor Presidente, haré uso de la palabra en el turno de portavoces.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Núñez): De acuerdo, señor Pedroche. En nombre del Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Gilaberte.

El Sr. **GILABERTE FERNANDEZ**: Gracias, señor Presidente. Sobre la interpelación que plantea el Grupo Popular, remotándonos a un debate que hubo en esta Cámara en la anterior legislatura, este grupo ya se posicionó acerca de la definición, fundamentalmente de la localización de este tipo de, diría, equipamientos - a lo mejor no está bien dicho-, instituciones penitenciarias, que es un servicio de carácter público nacional.

A ninguno de nosotros nos agrada que haya cárceles. Ojalá no existiesen, porque ello significaría que no se delinquiría, no se infringiría la ley, y no haría falta este servicio de carácter general. Pero existe, es una realidad, y en algún sitio se tienen que poner. Lo lamentable es la situación de las cárceles -coincido plenamente con la radiografía que hacía el señor Pedroche-: hacinamiento, insalubridad, con el peligro de que la insalubridad, con el fenómeno del SIDA, altamente peligroso socialmente y contagioso, requiere atenciones especiales. Siendo conscientes de esta necesidad, tenemos todavía más motivos de preocupación, dados los datos de hacinamiento e insuficiencia que hay en las cárceles de la región de Madrid.

Dicho esto, pienso que los planes generales de los que nos dotamos los municipios son normas subsidiarias para que se cumplan por el propio municipio, sancionadas por la Comunidad Autónoma, y por la Administración del Estado, sin lugar a dudas, porque, si no, estamos en una situación altamente peligrosa. Desde la Administración del Estado, en base a motivos de Defensa Nacional, es por lo único que a veces ha habido que hacer la vista gorda -por decirlo de alguna forma- o se han saltado algunas disposiciones de carácter urbanístico. Pero en este caso hay tiempo suficiente, no es una razón urgente de Estado, y se puede negociar y compatibilizar los usos que posibiliten no crear estas tensiones innecesariamente.

Nos pronunciamos porque haya una cárcel en la zona norte, porque ya hay cárceles en el sur, y todas las cárceles no pueden ir al sur, ni mucho menos, porque los ciudadanos de esta zona son tan dignos y notorios en la Comunidad como los de la zona norte. Por tanto, este tipo de instituciones tienen que diversificarse y dispersarse por la región, buscando los sitios más correctos.

Rechamos el hecho de que el Ministerio, por muy Ministerio que sea, se plantee saltarse cualquier disposición de carácter legal, y se salte la consulta a la Consejería de Política Territorial para solicitar al ayuntamiento los cambios preceptivos de las normas

subsidiarias o de su plan, que posibiliten no infringir, suponiendo que se llegase a un acuerdo de ubicación.

En ese sentido, nosotros coincidimos con el proyecto que se presentó en su momento en esta Asamblea, donde se planteaba un proyecto, como bien se ha dicho, de desplazamiento de 350 personas desde Yserías, para desmasificar esa cárcel de mujeres, con 26.000 metros cuadrados de edificación. Por tanto, cualquier adaptación nueva podría ser similar o muy parecida, y tendría que ser consultada, a través de los mismos trámites que se utilizaron en el caso anterior. Si ocurre lo contrario, no nos damos por enterados, aunque sí sabemos que existe el problema de que el Ministerio, saltándose cualquier otro tipo de negociación o comunicación, pretenda hacer lo que buenamente entiende que son sus necesidades, que creemos que son respetables, pero que tienen que cubrir unos trámites obligatorios.

Es lamentable que en la Federación Madrileña de Municipios no se haya podido llegar todavía a un acuerdo entre los tres grupos representados en esta Cámara para tratar de objetivar los equipamientos de carácter supramunicipal. Y yo me pregunto y estoy convencido de que si en esa misma parcela o finca, en esa misma zona cerca de la Cuenca Alta del Manzanares, se hubiera pretendido construir una universidad, con 651 metros y no sé cuántas cosas más, infringiendo no sé cuántos temas, no se plantea pelea. Estoy convencido de esto, porque pasa en el pueblo en el que habito. Una universidad, un hospital, una gran instalación deportiva no plantea problemas, pero sí se plantea cuando se trata de vertederos, plantas depuradoras o cárceles, y en estos temas son en los que más apretamos para que se cumplan las disposiciones de carácter urbanístico. Lo veo lógico, porque éstos son los llamados equipamientos negros, no los más dignos o equipamientos blancos, pero si en la Federación Madrileña de Municipios objetivamos los criterios, y, como ha dicho el señor Consejero, al que le tocan las papeletas -y puede no ser correcta la palabra "tocan"- las respeta, no se generarán conflictos. Es decir, que se mantengan los criterios, de forma, por ejemplo, que si es un vertedero, el suelo sea el más apto, que no sea permeable, etcétera, cuando se objetivan estos criterios ningún ayuntamiento puede, aunque sea de signo político diferente, contrario a esa ubicación.

Por tanto, es lamentable que algunos ayuntamientos del sur, con poca disposición económica, como puede ser Valdemoro, se vean -no voy a decir la palabra "chantajeados"- invitados a aceptar contrapartidas económicas en otra serie de instalaciones, deportivas o equipamientos, y se callen. Los ciudadanos de Valdemoro también están en contra de la cárcel, pero ante la contrapartida que se les presenta, en la que se incluye un plan especial de equipamientos y otras cuarenta mil cosas, que a lo mejor no necesita Soto del Real por su renta per cápita o por su situación, esos ayuntamientos tratan de medio vender el producto malo a cambio de poner encima

el resto de productos, que parece ser que son buenos. Es lamentable que se tenga que recurrir a esta situación para poder ubicar este tipo de instalaciones.

Nos confirmamos, pues, en que el sitio puede ser el idóneo, siempre que se respete el proyecto anterior. Cualquier otro proyecto debe ser consultado de nuevo para ver las características y el impacto que puede provocar. En definitiva, invitamos a los distintos grupos a que desde la Federación Madrileña de Municipios -creo que puede ser el organismo más adecuado- empecemos a discutir la posibilidad de marcar criterios de objetivación de los equipamientos de carácter metropolitano, bien sean de la Comunidad o de la Administración Central. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Núñez): Gracias, Señoría. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Barrio de Penagos.

El Sr. **BARRIO DE PENAGOS**: Muchas gracias, señor Presidente. Señorías, nos encontramos ante un problema difícil en principio por la situación que se ha generado en un proyecto concreto, que es el proyecto de establecimiento penitenciario en Soto del Real.

La verdad es que si vemos el proyecto en su conjunto -proyecto al que se refería en su introducción el señor Pedroche-, que es el proyecto, en definitiva, de dignificar la situación de la población penitenciaria, no estamos en una situación difícil, porque este proyecto significaba la construcción de tres establecimientos penitenciarios, y dos de estos tres establecimientos penitenciarios están prácticamente acabados. Entonces, lo que habría que ver es si hay algunas razones diferenciales en cuanto al emplazamiento en Soto del Real, que justificaran esta dificultad a la que aludía en principio.

Lo primero que habría que decir, en cuanto al emplazamiento, es que no hay ninguna razón diferencial, Señorías; no hay ninguna razón diferencial, porque todos los criterios de localización establecidos por el Ministerio, a los que ya ha aludido el Consejero en su intervención, en cuanto a distancia a Madrid en kilómetros; en cuanto a accesibilidad, tanto por carretera como por ferrocarril o en cuanto a que en el área en la que se ubique no sea previsible el crecimiento de núcleos urbanos próximos, todos estos criterios de accesibilidad o localización en principio son iguales o se han cumplido de la misma manera en el caso de Soto del Real que en de Navalcarnero o en el de Valdemoro.

Habría entonces que aludir a una razón de solidaridad: ¿por qué no se puede poner un establecimiento en Soto del Real y sí en Navalcarnero o en Valdemoro? El señor Pedroche nos daba 18 razones en las que podríamos entrar, y vamos a entrar. De las localizaciones posibles, que eran siete, se seleccionaron tres; habría entonces que decir quizá, cuando se dice en esas 18 razones que no puede estar en Soto del Real, en cuál de las otras cuatro puede estar el establecimiento,

porque, si no, parece que estamos jugando: adonde no se protesta, estamos de acuerdo porque no podemos por menos que dejar de estar de acuerdo en dignificar al situación de la población penitenciaria, pero en donde se protesta, nos sumamos a la protesta, porque así, al sumarnos a la protesta, de alguna manera estamos de acuerdo con todo lo que suponga intentar hacer un juego electoralista con algo que es muy serio. Yo creo que si no se dice en dónde puede estar; de las otras localizaciones, dónde sería mejor que en Soto del Real, la verdad es que decir que no puede estar en Soto del Real no parece muy convincente.

Además, no parece convincente, porque, si entramos en sus razones, habría que distinguir varios tipos de razones en las que usted plantea, en las que su grupo plantea; habría que distinguir algunas en las que se puede estar de acuerdo. Es decir, hay que intentar que este tipo de establecimientos, de equipamientos negros -así los llamaba el señor Gilaberte-, fueran instalaciones que, a ser posible, se ubicaran con el máximo consenso posible. Hasta ahí de acuerdo; ahora, con el máximo consenso posible. Eso no quiere decir, y supongo que SS.SS. estarán de acuerdo, que, si no hay consenso, no tenga que haber cárceles. Indudablemente, eso no quiere decir que, si un ayuntamiento en concreto no está de acuerdo con un proyecto determinado, no tenga que haber necesariamente un establecimiento allí. En eso creo que estaremos de acuerdo.

En definitiva, la situación, como bien explicaba el señor Consejero, es que el ayuntamiento no se opone solamente a este proyecto, sino que se opone también al anterior. Su razón número 17, el que esté recurrido, ya se le ha dicho, no parece una razón suficiente; si el que esté recurrido un proyecto fuera razón suficiente para que no se ejecutara, evidentemente, significaría la paralización de un montón de proyectos.

En otras razones que da usted estamos bastante de acuerdo, mi grupo está bastante de acuerdo, porque se refieren al proyecto nuevo, que no lo conocemos oficialmente -que no lo conozcamos oficialmente no quiere decir que no lo conozcamos-; entonces, indudablemente, algunas de las cosas que usted dice con respecto a las torres de 70 metros, son, indudablemente, bastante preocupantes. Esto habrá que hablarlo, habrá que discutirlo, y la Consejería tendrá que ver este nuevo proyecto y tendrá que dar su acuerdo sobre lo que esté de acuerdo y su desacuerdo sobre lo que no esté de acuerdo; esto es evidente. Lo que pasa es que usted se refiere a una serie de criterios de edificabilidad que se refieren fundamentalmente al nuevo proyecto: 160.000 metros cuadrados, que son más o menos unas cinco o seis veces que los 26.000 metros cuadrados que estaban previstos; unas 2.000 internas en este caso, que serían muchas más que las 335 que estaban previstas. Estoy de acuerdo con lo que usted plantea, pero, indudablemente, esto significa un proyecto que no ha sido visto oficialmente por la Consejería y con el que no podemos estar de momento de

acuerdo, ni en desacuerdo oficialmente, hasta que se plantee el mismo con ese carácter de formalidad.

Otras razones que usted dice, como, por ejemplo, la finca para el tren de alta velocidad. La verdad es que si se hace la cárcel, creo que va a ser poco probable que pase por allí el tren de alta velocidad. Se lo digo con toda cordialidad. Es decir, que realmente no creo que ésa fuera una razón.

En cuanto al tema de las dificultades con respecto al ocio, tampoco es una razón, señor Pedroche. Las razones que plantea su grupo en este tema, la razón número 15, la verdad es que parece poco razonable; en casi cualquier lugar puede haber alguna utilización para el ocio de los madrileños, indudablemente, por razones de solidaridad, y, lamentablemente, como bien decía el señor Gilaberte, tiene que haber cárceles, y va a haber cárceles durante algún tiempo.

Otras razones que plantea usted en cuanto al impacto ambiental, y con esto termino, y al impacto paisajístico. Estamos de acuerdo, estamos tan de acuerdo que le voy a leer concretamente, para no faltar a la literalidad, la resolución aprobada el 10 de abril del 89, por la Secretaría General Técnica y la Consejería de Política Territorial, etcétera, que dice: "Punto primero. Autorizar previamente la construcción en suelo urbanizable común del centro penitenciario Madrid-2, Mujeres, en el término municipal de Soto del Real, interesada por el Ministerio de Justicia, debiendo adaptarse las edificaciones a las condiciones paisajísticas," -la famosa cuerda larga, que es, indudablemente, lo que se tiene que intentar evitar, el impacto- "con el fin de evitar un impacto negativo ambiental." Está claro; es decir, los dos temas que usted plantea: el impacto paisajístico y visual, y el impacto ambiental van a ser preocupación de esta Consejería; lo van a ser; en el nuevo proyecto sí lo son, y lo eran, desde luego, en el antiguo, lo que ocurre es que en el antiguo proyecto se estaba contemplando una cárcel, digamos, en un sentido de cárcel pequeña, bastante más de acuerdo con la idea de la posible rehabilitación de los internos y todo esto; indudablemente, en el nuevo proyecto no parece que ése sea el caso. Si el nuevo proyecto vulnera este impacto paisajístico, por supuesto que la Consejería va a tener algo que decir en este tema, de acuerdo con lo que ella misma ha aprobado.

Ahora, nosotros no podemos referirnos todavía oficialmente a ese proyecto. Si nos referimos al anterior, no parece que vulnerara, indudablemente, ni el criterio paisajístico, ni el criterio ambiental, porque la otra razón que usted plantea, en cuanto al parque natural de la Cuenca Alta del Manzanares, no parece una razón de recibo; realmente no lo parece, porque está fuera del parque. Es decir, que en cuanto al impacto ambiental no parece que haya un problema, ni antes ni ahora; se trata, fundamentalmente, de un impacto paisajístico que podría estar en el nuevo proyecto, y ya le digo a su grupo que la Consejería, indudablemente, va a estar al tanto de todo lo

que suceda con respecto al nuevo proyecto, y aprobará, o no aprobará, el nuevo proyecto en función de los intereses de todos los madrileños, de los intereses también de los municipios afectados, cuya preocupación entendemos, lógicamente. Nada más; muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Núñez): Gracias, Señoría. Tiene la palabra el señor Pedroche.

El Sr. **PEDROCHE NIETO**: Gracias, señor Presidente. Mi grupo parlamentario, que en la próxima sesión someterá a la consideración y votación de SS.SS. una moción, en la que tendremos que pasar todos de las musas al teatro, se da por satisfecho, porque, por unanimidad, desde esta tribuna, por unanimidad, digo, se ha rechazado el proyecto actual del Ministerio de Justicia, y yo creo que eso es algo positivo, y, por unanimidad, también parece que todos estamos de acuerdo en que se construya un establecimiento penitenciario en la zona norte; la discrepancia es que para mi grupo ni el antiguo, ni el presente tiene presentación que lo sea en la finca que para tal fin tiene dispuesta el Ministerio de Justicia, y parece que por el resto de los grupos hay algunas dudas.

Al señor Barrio de Penagos tengo que decirle una cosa. Los Boletines del Gobierno los rellena el Gobierno, pero en esta Asamblea las mociones, las resoluciones, se publican cuando son aprobadas por la Cámara, y en la anterior legislatura se aprobó por esta Cámara que el Consejo de Gobierno tenía que hacer un impacto medioambiental y urbanístico de la finca, y el Gobierno regional de la Comunidad de Madrid no ha hecho ese estudio de impacto. El Consejo de Gobierno de la Comunidad de Madrid está acostumbrado, en ocasiones, a encargar estudios de grandes profundidades, como lo que comen las cabras en la Comunidad de Madrid, y no es capaz de gastarse la mitad del dinero que ha costado ese informe, que solicitó y consiguió el señor Casado, para analizar el impacto medioambiental que la instalación de la cárcel iba a tener en el municipio de Soto del Real.

Al señor Rodríguez-Colorado yo le felicito, de veras, por las palabras que ha dirigido al Ministerio de Justicia; es saludable, señor Rodríguez-Colorado. Es la primera vez, desde que yo soy Diputado, que un Consejero del Consejo de Gobierno ha criticado abiertamente a un Ministerio del Gobierno central. Lo digo honradamente, me alegro. Tiene usted razón: es una tomadura de pelo. No hay derecho a que el Ministerio de Justicia no le consulte al Consejero de Política Territorial un proyecto de cárcel. Luego, por lo tanto, le felicito; no le felicito por lo que luego ha dicho, pero, en fin, por lo que ha dicho del Ministerio le felicito.

Es curioso que no me haya respondido a ninguna de las razones dichas. Yo he aportado, humildemente, 18 razones de inconveniencia para instalar la cárcel en Soto, y no me han contestado a ninguna. Me han hablado de un recurso; se lo concedo, pero quedan 17, y además no sólo es el Partido Popular quien está en contra de ese proyecto;

están también asociaciones ecologistas, y no me han hablado hoy del medio ambiente, señores Socialistas.

Por razones urbanísticas, ambientales, económicas, sociales y políticas es un grave error que la cárcel se instale definitivamente en Soto. Creo, sinceramente, que no habrá cárcel en Soto; lo creo sinceramente, porque habrá concertación, y habrá una cárcel en un lugar adecuado e idóneo de la zona norte, pero no puede haber cárcel en Soto, porque es un atropello al medio ambiente, a las normas urbanísticas; no al ocio, señor Barrio de Penagos, al descanso, al turismo que la zona ha atraído. Gracias también al Consejo de Gobierno.

Señor Rodríguez-Colorado, yo creo que los desacuerdos, en este caso con el Ministerio de Justicia - que me felicito de que los tenga- han de ser activos, porque si no con su pasividad puede perjudicar, en este caso, a las Administraciones locales. Entiendo que usted lleva poco tiempo en su cargo -sólo unos meses nada más- pero, si me lo permite, como Diputado regional, le daría un consejo: no se doblegue ante el Gobierno central, exíjale, por el bien de los madrileños, lo que usted considera oportuno. ¿Cómo se puede decir lo que usted ha dicho sólo desde esta tribuna? Muévase, proteste, haga presión y llegue a una concertación con el Ministerio de Justicia, para que esa decisión, a mi juicio cerril, se le quite de la cabeza. Muchas gracias.

El Sr. **VICEPRESIDENTE** (Núñez). Gracias, Señoría. Para cierre del debate, tiene la palabra el señor Consejero.

El Sr. **CONSEJERO DE POLITICA TERRITORIAL** (Rodríguez-Colorado): Gracias, señor Presidente, gracias Señoría. Paso a contestar a las intervenciones que ha habido; en primer lugar, al señor Gilaberte decirle lo siguiente -para futuros debates además-: las autonomías municipales, el derecho a la autonomía municipal es un derecho que no sólo reconoce la Constitución, lo reconocemos todos. Ahora bien, esa autonomía municipal tampoco es exclusiva, y tiene que ser compatible con otras autonomías, como puede ser la de la Comunidad o como pueden ser los intereses de la Administración del Estado; es decir, un simple interés municipal no se puede superponer tampoco a otro tipo de intereses.

(El señor Presidente se reincorpora a la sesión.)

Por consiguiente, en la primacía de las normas y en la primacía también de los intereses de cada Administración, tiene que estar suficientemente graduado para saber en qué casos el simple interés municipal puede superponerse a intereses de carácter regional o a intereses de carácter nacional. Lo digo como advertencia y aviso para futuros debates; es decir, sí a la autonomía municipal; no, a la autonomía municipal por encima de los intereses regionales o por encima de los intereses

nacionales. Estoy de acuerdo con que este planteamiento debe ser un planteamiento compatible.

Respecto al portavoz del Grupo Popular, dice que está satisfechísimo porque hemos rechazado el proyecto del Ministerio de Justicia. Hemos rechazado uno de los proyectos del Ministerio de Justicia, el que le he dicho. Rechazo simplemente el proyecto que he leído en informaciones de prensa, que me ha notificado el Alcalde, pero no me ha sido notificado formalmente el proyecto. Por consiguiente, hay uno que no está rechazado, y creo que he hecho suficiente énfasis en él -y sí me gustaría que quedase claro en esta Cámara- que es el primero. En el primero creo que me he manifestado como de acuerdo en todo caso.

Respecto a las dudas, le diré que no tengo ninguna duda respecto a ese otro proyecto. Dice "los Grupos de Izquierda Unida y el Grupo Socialista pueden tener dudas acerca del primer proyecto", pero acerca del primer proyecto no tenemos ningún tipo de dudas, y le pido, por favor, que no cargue las tintas; que por el hecho de que me haya manifestado en contra de una decisión que haya tomado el Ministerio de Justicia, no se cebe usted diciendo: "Por fin un Consejero ha conseguido enfrentarse..." No, no es eso, no; es decir, en este caso concreto, estoy en desacuerdo con la actuación de Ministerio de Justicia, lo cual no quiere decir que no esté de acuerdo, en la mayoría de los casos, con las actuaciones de nuestros Ministerios y de la Administración central. Por consiguiente, le pido que no exagere y que no cargue las tintas.

Dice usted: "No me ha contestado a los 18 puntos", pero es que usted se ha confeccionado una lista de 18 puntos, a la que, mire, no le voy a contestar por una cosa; porque creo que debe entender lo que he dicho en el planteamiento primero, es decir, si estoy de acuerdo con el procedimiento seguido en la aprobación y en la distribución de los centros penitenciarios que se hizo aquí en la anterior legislatura, no tengo que entrar en un debate -ya superado- ya que el Consejo de Gobierno, en su caso, aprobó la instalación de un centro penitenciario en Soto del Real y en los otros dos municipios de la región, y no es el momento para debatir si sí, o si no. Se debatió, se aprobó por el Consejo de Gobierno, se sacó adelante, está publicado, está aprobado en todos los sentidos; luego, yo no quiero renovar el debate sobre si debe haber cárcel en Soto del Real o no la debe hacer. Creo que me he manifestado al respecto y no tengo inconveniente ninguno en el proyecto primero y que puede instalarse una cárcel de las características y con el proyecto que en su día se hizo, que, como dije, además, era un proyecto muy adecuado al entorno, con respeto paisajístico y medio ambiental; por consiguiente, con ese proyecto, vuelvo a repetir -estoy de acuerdo para que no quede ninguna duda-

No le contesto a lo otro, porque empezar a renovar un debate que ya está cerrado aquí en esta Cámara, y están, como digo, las resoluciones aprobadas por el

Consejo de Gobierno.

En la zona norte, dice usted. Sí, se podría buscar otro sitio. ¿Dónde? No lo sé, Señoría. Deme ideas en cuanto a ubicación y mójese, por favor; y dígame algún edificio y después hablamos con el Alcalde, y seguimos con este tema. Pero dígame, para poner un ejemplo, tal municipio; llamamos al Alcalde y le decimos "mire usted el Diputado del Grupo Popular, ha decidido ponerles la cárcel aquí", es una posibilidad; y, entonces, yo quiero consultar al alcalde, al Grupo Popular de ese ayuntamiento, a los vecinos -a los vecinos que según usted van a ser molestados por el ocio-. Mire, yo he vivido, en toda mi vida, en unas seis o siete ciudades españolas, creo que todas tenían cárcel, si no todas, casi todas, y la verdad es que no me ha impedido el ocio, ni ningún tipo de desarrollo de mi personalidad. Normalmente me olvidaba de que en Burgos había una cárcel o que en cualquier otro sitio existía una cárcel. En el tema del ocio, la tranquilidad de los ciudadanos, etcétera. ¿quiere usted decir que cuando se ponga la cárcel en cualquier otro sitio, va a haber intranquilidad en los ciudadanos y les va a afectar? Como usted bien dice, no. Por consiguiente, sugiérame un municipio, mójese, dígame en qué circunstancias, con qué alcalde... Porque tampoco he visto aquí un criterio, ni siquiera de reparto político. Se podría decir: estos alcaldes son del Partido Socialista, luego vamos a hacer un reparto de la carga que pueda suponer una cárcel, y vamos a darle una a un alcalde PSOE, otra a un alcalde del PP, otra a un alcalde del CDS. En este caso, hay dos alcaldes del Partido Socialista y uno del Centro Democrático y Social, no hay ninguno del Partido Popular. Pero si desean una cárcel y tienen mucho interés en la zona norte, me lo dice y lo vemos.

Pasividad. Es su última intervención. Por supuesto que esto que digo aquí no crea usted que lo digo así porque sí, ni que no me he ocupado de hablar con el Ministerio de Justicia, ni que no tenga unas conversaciones previstas dentro de cuarenta y ocho horas con el Ministro, y que simplemente estoy sentado viendo cómo pasa el Ministerio de Justicia y me impone un cárcel. No se preocupe usted, que todavía no me conoce, es verdad, llevo relativamente pocos meses al frente de esta responsabilidad, pero normalmente, y a lo largo de mi ejecutoria pública, no he sido así. O sea, que no se preocupe usted porque se me adelante el Ministerio de Justicia, yo me entere, después no negocie y no me mueva. No se preocupe. Llevo todo este tiempo hablando con los alcaldes, con el alcalde de Soto del Real, con otros alcaldes de la zona que han venido a verme a mi despacho y a informarme, por supuesto con el Ministerio de Justicia, y, creo que es dentro de cuarenta y ocho horas tengo otra entrevista con el Ministerio de Justicia para abordar este tema y tratar de solucionarlo en el sentido de la concertación a la que usted se refería y la que yo he apuntado. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Consejero. Pasamos al último punto del Orden del Día.

Proposición no de ley 22/91, del Grupo Parlamentario Popular, de solicitud al Ministerio de Educación y Ciencia, de la inclusión urgente en los planes de estudio del primer y segundo ciclo de enseñanza de una signatura denominada "Educación para la salud".

PNL 22/91 (III)

Ruego al Secretario Segundo proceda a leer las enmiendas. Concretamente la última enmienda presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, que es una enmienda ya corregida a la anterior presentada en su momento. Ruego a SS.SS. guarden silencio.

El Sr. **SECRETARIO SEGUNDO** (López): La Asamblea de Madrid...

El Sr. **PRESIDENTE**: Un momento, señor Secretario Segundo, por favor. Ruego silencio a SS.SS. Puede proceder a su lectura, gracias.

El Sr. **SECRETARIO SEGUNDO** (López): "La Asamblea de Madrid insta al Consejo de Gobierno a: 1. Solicitar al Ministerio de Educación y Ciencia la potenciación en los diseños curriculares básicos de las enseñanzas primaria y secundaria, y en los correspondientes diseños curriculares del centro de los siguientes contenidos formativos: Educación vial, protección del medio ambiente, higiene y prevención para la salud, prevención de drogodependencias, educación sexual, nutrición.

"Estos contenidos educativos se impartirán en las áreas y asignaturas a las que están adscritas en los diseños curriculares base y en los decretos de enseñanzas mínimas o, en su caso, a través de programas interdisciplinares especiales".

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para presentar la proposición no de ley, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, el señor López Viejo, por tiempo de quince minutos.

El Sr. **LOPEZ VIEJO**: Gracias, señor Presidente. Señorías, en esta mi primera intervención ante el Pleno de la Asamblea de Madrid tengo la ilusión de presentarles una proposición no de ley que, en materia de educación para la salud, pretende evitar de un modo serio y contrastado la enfermedad, la muerte y la desgracia de miles de jóvenes madrileños. Sé que no es una panacea, sé que los resultados no serán inmediatos, sé que habrá que trabajar mucho y duro para llevar a buen término un proyecto como éste, pero también sé que todos los jóvenes lo necesitamos.

Partiendo del principio de que sólo la formación es la única forma de prevención, mi grupo parlamentario

creo que esta asignatura denominada "Educación para la salud" debería contar con materias como educación vial, protección del medio ambiente, higiene y prevención para la salud, educación sexual, prevención de drogodependencias y nutrición. Nosotros apostamos decididamente por la formación integral, como medio para que la madurez que alcance el joven sea plena y su conocimiento de la vida no sea sesgado; por ello la enseñanza de las materias antes indicadas deben complementarse necesariamente con las clásicas asignaturas. La propia LOGSE recoge este espíritu, y así aparece en determinados artículos, como el 27, el 19 i), el 13 h), e inclusive ha tenido algún desarrollo puntual, como por ejemplo en el Real Decreto del 6 de septiembre de 1991. Pero el Grupo Parlamentario Popular pretende mejorar objetivamente y potenciar ese espíritu para que no se quede sólo en papel mojado.

Queremos contar con el consenso de todas SS.SS. para incluir materias tan necesarias y que han sido tratadas de una forma, creo, superficial, como la educación vial, la nutrición o la prevención de drogodependencias. A continuación voy a desglosarles una serie de datos, en muchos casos escalofriantes, que avalan esta proposición no de ley.

España es pionera en el tema de la educación vial; ya en 1934 se decretó su inclusión en los planes de estudio, pero hasta finales de la década de los 80 no se impuso, y se hizo sólo a remolque de los datos que se iban sucediendo hablándonos de miles de accidentes y de decenas de muertos. Según don Miguel Muñoz, Director General de Tráfico, el 90 por ciento de los profesores está a favor de que la educación vial sea impartida en los centros escolares, y también señala que los accidentes de tráfico son uno de los problemas más graves que cualquier sociedad desarrollada tiene y que, para resolverlo, es necesaria una movilización social, y yo apunto más: esa movilización social creo que debería ser encabezada por instituciones y administraciones como la Comunidad de Madrid.

Sin ningún género de duda, los accidentes de tráfico son la primera causa de muerte entre los jóvenes; por ello, cada día mueren siete, produciéndose también el escalofriante dato de que hay un herido cada hora. La mayoría de los accidentes tienen un denominador común: el binomio velocidad/alcohol; por lo cual creo que, mediante la concienciación y la educación vial, podremos romper ese binomio y acabar con muchos de esos 110.000 accidentes anuales que originan aproximadamente 500 paraplégicos, también anuales, y que suponen un gasto al erario público superior al billón de pesetas.

En materia de educación sexual, creo que ya va siendo hora de que dejemos los tabúes a un lado; debemos tender al modelo sueco, donde de un modo obligatorio y sistemático, a través de los ciclos de enseñanza, se forma al joven, inclusive poseen un manual, que lo emplean desde los siete hasta los

diecisiete años, cubriendo un proceso biológico, creo, determinante en la formación del ser humano.

Según un estudio del Instituto de Demografía del CESIC, los primeros contactos sexuales se dan entre los jóvenes que tienen edades comprendidas entre los 13 y 14 años; asimismo, más del 70 por ciento de los menores de 19 años mantienen relaciones sexuales completas, y sólo menos del 30 por ciento han utilizado ocasionalmente métodos anticonceptivos. Como dato significativo, acerca del nivel de educación sexual que tenemos en Madrid, quiero destacar que más del 65 por ciento de los universitarios tienen como principal informadora, con respecto a la educación sexual, sus amigos y revistas pornográficas. Con respecto a los embarazos no deseados, quizás la consecuencia de una mala planificación y de una mala educación sexual, el problema se ha incrementado; es más del 140 por ciento en lo que se ha incrementado en los últimos años esos embarazos; problema que se agrava ya que las madres, en un porcentaje mayor al 80 por ciento abandonan sus estudios, se dedican sólo a cuidar a ese niño y se integran definitivamente en la vida doméstica, se casan sin tener una pareja, ya que muchos de esos embarazos no deseados se producen por un contacto sexual esporádico, y esto deriva en problemas graves que, indudablemente, suelen culminar en separaciones y divorcios.

Mediante una enseñanza en nutrición que lleve a los jóvenes y a sus familias a tener una dieta sana y equilibrada podremos prevenir muchas enfermedades, como algunos tipos de cáncer. Como ejemplo, señalar que, por culpa de dietas de adelgazamiento, algo tan de moda en estos momentos, muchas mujeres jóvenes están machacando su masa ósea y están elevando alarmantemente su riesgo de osteoporosis, según palabras del Presidente de la Sociedad Madrileña de Reumatología, don José Beltrán. Este problema supone al erario público también un gasto superior a los 500.000 millones de pesetas.

Formar al niño en la protección del medio ambiente y en el conocimiento de la naturaleza es algo tan básico y elemental que hablar de ello me sonroja, por lo cual voy a ser un poco breve. Por ello, esta asignatura es primordial, ya que concienciaremos a las nuevas generaciones en algo tan elemental como el reciclaje del vidrio, del papel, de las pilas-botón, de las basuras, en evitar los incendios forestales, en evitar la caza y la pesca furtiva, en el cuidado de nuestros montes, ríos, cañadas y parques, y en un sinfín de aspectos relacionados con el medio ambiente.

Educar al adolescente en la higiene y en la prevención para la salud, como instrumento para que conozca su propio cuerpo, para que lo cuide, para que adquiera hábitos sanos, para que si fuma lo haga sabiendo lo que hace y que respete también a los no fumadores, para que beba con moderación, en fin, para que se proteja de todas las enfermedades posibles. Hay una serie de datos que nos pueden llevar un poco a la reflexión con respecto

a este punto. Según un último estudio realizado, a los trece años se empiezan a emborrachar los jóvenes; a los quince años, el 96 por ciento de los jóvenes consume bebidas alcohólicas; el 61 por ciento de los jóvenes son fumadores.

Creo que para que el joven actúe en libertad sólo puede hacerlo desde la información y desde la educación, y ésta creo que estará plenamente garantizada con una asignatura como educación para la salud.

Para finalizar, señalar que, estando de acuerdo con el espíritu de lo que nos propone el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, no podemos votarla a favor por ser una enmienda a la totalidad, que diluye quizás el espíritu de lo que nosotros proponemos, y también creo que tampoco tendría precedentes parlamentarios aceptar una enmienda como la suya. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Diputado. Como grupo enmendante, tiene la palabra a continuación, por el Grupo de Izquierda Unida, el señor Doz Orrit.

El Sr. **DOZ ORRIT**: Muchas gracias, señor Presidente. Señoras y señores Diputados, quisiera decir, en primer lugar, que comparto la preocupación del grupo proponente en potenciar la educación para la salud en los aspectos que se incluyen en la proposición no de ley. Creo que estas enseñanzas deben figurar en los planes de estudios, en la nueva organización territorial curricular que plantea la reforma, aunque hay que señalar de entrada que lo están. Sin embargo -y esto creo que hay que explicarlo- no puedo estar de acuerdo con el contenido concreto de la proposición no de ley y en todo caso, si debe pronunciarse la Asamblea en torno a este tema, tendría que ser en el sentido de la enmienda a la totalidad que he presentado.

Las razones por las cuales creo que no es correcta la proposición no de ley que ha planteado el Grupo Parlamentario Popular, y que ha defendido en esta tribuna el señor López Viejo con argumentos en los que puedo estar de acuerdo, son las siguientes. En primer lugar, creo que existen imprecisiones en la redacción -que en todo caso se podrían haber corregido con alguna enmienda parcial- en cuanto a dónde deben situarse estas enseñanzas. La proposición habla del primero y del segundo ciclo de la enseñanza; ¿se refiere a enseñanza primaria y enseñanza secundaria? En todo caso, la organización, de acuerdo con la LOGSE, es diferente en área o asignaturas, y hay que establecer precisiones.

En segundo lugar, a la hora de la redacción de la proposición no de ley no se ha tenido en cuenta lo que ya está legislado al respecto, porque los aspectos mencionados en ella están en el diseño curricular base, están también en los decretos de enseñanzas mínimas, y habría que introducir una discusión técnico-pedagógica en esta Asamblea sobre si están o no están

suficientemente desarrollados, pero en cualquier caso están. Entonces entraríamos en una discusión de cómo pueden potenciarse o desarrollarse, pero en cualquier caso hay que tenerlo en cuenta a la hora de formular la petición de que se cree una asignatura en un lugar no suficientemente preciso de las enseñanzas.

El tercer argumento por el cual no estoy de acuerdo con la proposición no de ley, y planteo en consecuencia una enmienda a la totalidad, con texto alternativo, es que no estoy de acuerdo en que sea una asignatura la educación para la salud. Creo que el conjunto de contenidos que aparecen aquí reflejados están en los nuevos currícula escolares, pero no como una asignatura. Estoy más de acuerdo en cómo se han establecido en los decretos de enseñanzas mínimas, transversalmente a un conjunto de áreas y asignaturas, como ciencias sociales, ciencias de la naturaleza, ética; es decir, pueden agruparse de un modo o de otro, en función de los contenidos, pero en cualquier caso, conocido el contenido de esos planes de estudios, o de los diseños curriculares, establecer una nueva asignatura en planes, que a pesar de haber sido aligerados siguen estando suficientemente recargados, creo que plantearía todo tipo de problemas, incluso, posteriormente, de organización. Yo creo que es mejor distribuir esa enseñanza entre un conjunto de asignaturas y en un conjunto de programas de actividades escolares, que creo que deben complementar lo que está establecido en las asignaturas.

Esta es la razón por la cual no estamos de acuerdo con el contenido de la proposición no de ley presentada por el Grupo Popular. ¿Qué es lo que cabe, cuando todavía no se han aplicado de modo generalizado los nuevos contenidos curriculares de la reforma educativa en el sistema educativo español? Cabe manifestar la preocupación de la Asamblea de Madrid para que se potencien esas enseñanzas a partir de la legislación básica existente. Ese es el sentido de nuestra enmienda a la totalidad; no cabe decir que se cree una asignatura, sino que cabe decir que se potencie porque, evidentemente, del diseño curricular base y de las enseñanzas mínimas a la realidad concreta de cómo se desarrollen esas enseñanzas en los centros, hay un trecho.

También hay que tener en cuenta la autonomía de los centros. El proyecto curricular del centro deben completarlo los centros de enseñanza y ser elaborado a través de los órganos democráticos que existen en esos centros de enseñanza. La Administración no debe ir más allá, aunque puede, sin embargo, orientar hacia una potenciación. Es bien conocido que después de definir por ley el campo de autonomía que tienen los centros, el Ministerio de Educación y Ciencia está elaborando unos proyectos curriculares de centro que desarrollan los diseños curriculares base, que pueden ser utilizados con libertad por parte de los centros, escogiéndolos para su aplicación, o escogiendo el que haya elaborado el propio centro. Es en este sentido en el que cabe hablar de una potenciación por parte del Ministerio, una orientación

respetando la autonomía de los centros. Eso es lo que recoge fundamentalmente la proposición no de ley que mi grupo parlamentario presenta cuando dice "solicitar la potenciación en los diseños curriculares básicos de las enseñanzas primaria y secundaria, y en los correspondientes diseños curriculares de centro de los siguientes contenidos formativos." En segundo lugar -y éste es otro párrafo que introducimos en la enmienda a la totalidad-, hacemos referencia a que, además del desarrollo de lo que ya está incluido en las áreas y asignaturas por los decretos de enseñanzas mínimas, pueda haber programas interdisciplinarios especiales. De hecho, ya hay ese tipo de programas; alguno de ellos están incluidos en nuestra Comunidad en el convenio de colaboración entre el Ministerio de Educación y la Comunidad de Madrid para su desarrollo, y en el momento en que los nuevos contenidos de la LOGSE sean aplicados en todos los centros, cabe también una potenciación de esa orientación.

Estas son, en resumen, las razones que, por un lado, mueven a mi grupo a no votar el texto tal como ha sido presentado y, por otro, dan la posibilidad de una salida que tendría el sentido de que, a las puertas de la aplicación de la LOGSE, conozca el Ministerio de Educación, y también el Gobierno de la Comunidad, al que quizás en el camino de la aplicación de la LOGSE le corresponde administrar la educación, la preocupación de esta Asamblea al respecto. No cabe sino pensar que debe percibirse esta preocupación para que lo que está legislado se desarrolle bien.

No cabe, por lo tanto, lo que ha propuesto el Grupo Parlamentario Popular, y, en todo caso, creo que lo que cabe es la enmienda que yo propongo. Muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Ferrero Torres.

La Sra. **FERRERO TORRES**: Gracias, señor Presidente. Buenas tardes, señoras y señores Diputados. En primer lugar quiero alegrarme muy sinceramente porque tengamos ocasión de debatir -y demostrar además acuerdo entre los tres grupos- un tema que es tremendamente importante, diría, sin querer ponerme trascendente, y valga la redundancia, que es trascendente en la vida de nuestro país y en el desarrollo de la sociedad del futuro.

Desde luego, me alegro enormemente de coincidir en este caso con el portavoz del Grupo Popular en la preocupación por la educación y, en concreto, por la educación para la salud en los niños y los jóvenes de nuestra Comunidad. Creo que he dicho alguna otra vez en esta tribuna que la educación para la salud no es otra cosa que el enriquecimiento del desarrollo global de la persona, y en este sentido creo que lo ha planteado también el portavoz del Grupo Popular cuando decía que

entienden la educación para la salud como un desarrollo global e integral de las personas. Por tanto, creemos que es un tema muy importante, creemos que es importante que coincidamos los tres grupos, y creemos también que es la manera de conseguir unos resultados óptimos.

Yo no voy a traer datos que ya se han dado -se podrían dar más- porque no se trata de llenar el Diario de Sesiones de datos, sino de tener dos o tres ideas claras.

Por una parte, la primera idea que deberíamos tener todos muy clara -yo creo que aquí la tenemos-, pero no es suficiente que nosotros tengamos la idea clara, es que muchos de los problemas de salud que hoy existen son problemas provocados por la falta de formación, por la ausencia de una educación correcta; es decir, problemas que se producen por actividades voluntarias de las personas. Se han señalado los accidentes de tráfico, pero está el problema de las enfermedades cardiovasculares, está el problema de las enfermedades de transmisión sexual, etcétera. Pero no sólo es un problema educativo en relación con la escuela, que lo es, es decir, la escuela tiene que cubrir una función educadora muy importante, pero hay una función educadora en primera instancia, que es la del núcleo de socialización primaria de los niños y de las niñas, llámemoslo familia, llámemoslo como queramos, pero el primer núcleo de socialización es muy importante. Porque, aquí, por ejemplo, se ha hablado de los accidentes de tráfico y la incidencia que tienen en los lesionados medulares, por ejemplo.

Leía hace un rato, no recuerdo en qué medio, un estudio sobre el alcoholismo que se ha hecho en la Comunidad Autónoma de Galicia, en el que se pone de manifiesto que los niños en esta Comunidad Autónoma entre 6 y 12 años consumen alcohol. Es evidente que no consumen alcohol de propia voluntad, consumen alcohol el día que hay una comunión, que van a una boda, que hay alguna celebración.

Este no es un problema de la escuela, obviamente; en la escuela infantil a un crío de 6 años posiblemente no se le hable todavía del alcohol; éste es un problema cultural de los adultos; los adultos, en muchos casos piensan, pensamos, que no está mal que el niño tome una copita al día, que tome un poco de vino con gaseosa, incluso todavía hay gran parte de nuestra sociedad que entiende como un rito de iniciación a la adolescencia, a los 11, 12 años: ya eres mayor, ya puedes sentarte a la mesa con los padres, ya puedes tomar vino. Esto significa que hay que actuar desde la escuela con los niños, pero también significa que nosotros, como representantes en este caso del pueblo del Madrid, tenemos que dotarnos de los mecanismos que hagan posible que nuestra sociedad asuma una responsabilidad, una mayor concienciación en torno a este problema.

Otro problema que se ha tocado, y creo que se ha tocado bien, por el señor Diputado del Grupo Popular, es el problema de la educación sexual. Nosotros creemos, evidentemente, que la educación sexual nace en la familia, también es ella la primera responsable, pero en la escuela

no se puede dar cuando son adolescentes o jóvenes; la sexualidad es algo que nace con la persona que, correctamente desarrollada y enfocada, es un enriquecimiento de su personalidad, y por esto creemos que ha de empezar desde que el niño nace, que en los primeros años de su vida no va a pasar del conocimiento de su cuerpo y, progresivamente, se irán tratando otros temas, que ya ha planteado aquí el Diputado del Grupo Popular, como es la prevención de embarazos no deseados; es decir, la utilización correcta de la propia sexualidad, de los métodos anticonceptivos, etcétera.

Me parece especialmente importante que haya señalado este tema, porque hasta no hace mucho tiempo los problemas que había en los centros escolares, normalmente eran si en la escuela se puede hablar de educación sexual o no; y aquí ha habido diversidad de opiniones, desde las asociaciones de padres, que cargaban toda la responsabilidad a los centros, hasta aquellas que se oponían a que a sus hijos se les hablase en la escuela de estos temas. Yo creo que si hay un acuerdo en este sentido, la situación mejorará para los niños y las niñas, adolescentes o jóvenes de nuestra Comunidad. Porque no se puede separar, entendemos, la sexualidad de la salud, como no se puede separar la nutrición de un estado de vida saludable, como no se puede separar la adquisición de hábitos de vida sanos de la prevención de las drogodependencias. No se trata, diría yo, de que los jóvenes, si fuman, sepan a lo que se arriesgan, sino que de lo que se trataría sería de que no adquiriesen el hábito de fumar a priori, teniendo una buena información.

Por tanto, en este sentido creo que no solamente estamos ante una declaración de buenas intenciones por parte del Ministerio de Educación, para abordar la educación para la salud, sino que estamos ya ante una realidad, que es una realidad plena y esperanzadora; ahora depende de que seamos entre todos capaces de articularla bien.

Como SS.SS. saben, en 1990 se aprueba la Ley Orgánica de Desarrollo del Sistema Educativo, la LOGSE; esta ley, en su artículo 4, define lo que son las enseñanzas mínimas obligatorias para todo el Estado, es decir, para Comunidades Autónomas con transferencias y sin transferencias, y también lo que son los desarrollos curriculares para aquellas Comunidades Autónomas que todavía no tienen competencias en materia educativa y, por tanto, son de la competencia del Ministerio de Educación.

En este sentido, y para tranquilizar -aunque sé que no está intranquilo- al señor Diputado del Grupo Popular, y también en alguna medida al señor Diputado de Izquierda Unida, voy a señalar, para que vean que sí que está recogido, y de forma bastante exhaustiva, dos grupos de decretos que ya están publicados: El Real-Decreto 1.006, de 14 de junio, que establece las enseñanzas mínimas en la educación primaria, y éstas las centra en el área de conocimientos: medio natural, social y cultural; en el apartado 3, dice en el subapartado 1), El

ser humano y la salud -donde va a abordar los mínimos que tiene que cumplir todas las Comunidades Autónomas, es decir, para todo el país-: "la relación afectiva y sexual, el desarrollo de actividades destinadas al propio cuidado personal en relación con la alimentación, la higiene y el vestido, y los objetos de uso individual, la salud y la alimentación".

En el subapartado 3, El medio físico: "Los factores y actividades humanas que degradan el medio físico". Y en el subapartado 9), Medios de comunicación y transporte: "Las redes y medios de transportes y las normas y señales de tráfico".

Las enseñanzas mínimas en educación secundaria obligatoria, en el área Ciencias de la Naturaleza, apartado 3, se dice: Contenidos.- Subapartado 7), las personas y la salud: "La salud y la enfermedad. Crecimiento y desarrollo. Importancia de la adquisición de estilos de vida saludables. El ejercicio físico. Salud bucodental. Prevención de accidentes y enfermedades infecciosas. La nutrición humana. Los hábitos alimentarios y la relación con la salud. Dieta saludable y equilibrada. Obesidad. La conservación, manipulación y comercialización de los alimentos. Las personas como consumidores".

La Reproducción Humana: "Los cambios corporales a lo largo de la vida. Aparato reproductor masculino y femenino. Fecundación, embarazo y parto. La sexualidad humana como comunicación afectiva y opción personal. Diferentes pautas de conducta social. El sexo como factor de discriminación en la sociedad. Métodos anticonceptivos y nuevas técnicas reproductivas. Enfermedades de transmisión sexual. Hábitos saludables e higiene sexual".

En el área de Ciencias Sociales, geografía e historia, en el apartado 3 de contenido se dice: Sociedad y territorio: "El medio ambiente y su conservación. La tierra, el paisaje, el clima. Problemas de la degradación del medio".

Como ven, Señorías, éstos son los contenidos mínimos que han de figurar en los desarrollos curriculares en todo el país. Pero, por si acaso, al señalar: en todo el país, y las Comunidades sin transferencias pueden pasar por alto algo, el Ministerio desarrolla, mediante Real-Decreto de 3 de octubre de 1991, los currículos de la educación primaria y secundaria en el territorio de competencia del Ministerio de Educación. En este decreto ya se pormenoriza mucho más, de tal manera que, por ejemplo, en primaria, en el área de conocimiento del medio rural, social y cultural, en el apartado 3, hay un subapartado 1), que se titula: El ser humano y la salud, y toca temas como los siguientes: "El hombre y la mujer como seres vivos. Los procesos de crecimiento y transformación del cuerpo a lo largo del ciclo vital. Aspectos básicos de las funciones en relación con la nutrición y reproducción. Factores y prácticas sociales que favorecen o perturban la salud: Deporte, descanso, tabaquismo, alcoholismo, drogas, contaminación, ocio y diversiones. Usos y costumbres en la alimentación y sus

repercusiones sobre la salud. Seguridad y primeros auxilios".

En el subapartado 2: el paisaje, incluye: "Las regiones naturales españolas, la presencia humana en el paisaje, el paisaje rural y urbano, tipos y vías de comunicación, conservación, degradación y mejora del paisaje". En el subapartado 9: medios de comunicación y transporte: "Normas y señales de tráfico, normas de circulación en la ciudad y en la carretera dirigidas al peatón y al conductor". En el área de educación física: la salud corporal incluye: "El cuidado del cuerpo. Efectos de la actividad física. Medidas de seguridad. Prevención de accidentes", etcétera. Tengan en cuenta, Señorías, que estamos hablando de educación primaria, que estos contenidos los van a tener que desarrollar los niños de 6 a 12 años. Y los contenidos de la secundaria obligatoria, obviamente, siguen siendo los mismos, pero en progresividad, es decir, el problema del tabaco, el alcohol y las drogas y sus efectos sanitarios y sociales, están tocados en mayor profundidad, porque lo que es prevención inespecífica ya tiene nombres y apellidos. Para no cansarles no les voy a leer el currículum de secundaria obligatoria, porque además está publicado en el Boletín Oficial del Estado, y es posible leerlo.

Para terminar ya, quiero señalar que estamos ante una realidad, no sólo porque está publicado en el Boletín Oficial del Estado, sino porque en los temas que a SS.SS. les preocupan hay ya aspectos muy positivos en marcha. Le informo, por ejemplo, al señor Diputado del Grupo Popular, de algo que supongo que le va a gustar: hay ya en los centros escolares y en los centros de salud un vídeo titulado "Adolescencia y sexualidad", que han hecho conjuntamente el Ministerio de Educación y el Ministerio de Sanidad; tiene como destino los centros de profesores y los centros de atención primaria de salud, de forma que los profesores, una vez trabajado el vídeo, lo puedan trabajar con sus alumnos; es un vídeo que está hecho en el ambiente escolar y en el entorno familiar. Hay otros aspectos que todavía se están trabajando, pero no han salido, que son todos los materiales didácticos en educación para la salud, para dotar a los profesores de instrumentos válidos de trabajo. Pero también hay en marcha un plan de formación, hay un convenio entre el Ministerio de Educación y el Ministerio de Sanidad, que forma a los enseñantes y a los profesionales sanitarios de atención primaria en educación para la salud. El objetivo es desarrollar proyectos globales de educación para la salud en los centros escolares. En estos momentos hay 1.500 profesionales involucrados en este proyecto. Creo, por tanto, que esto es una realidad.

Sin embargo, coincidiría con el Diputado de Izquierda Unida, antes de que se ponga en marcha, porque como SS.SS. saben será en septiembre del 92 cuando por ley empiece la LOCSE en la primaria, yo creo que no hay que potenciar algo que todavía no ha sido aplicado, es decir, por si acaso no se incluye bien; yo creo que esta Comunidad Autónoma tiene que plantear las

cosas en positivo, es decir, en el curso escolar próximo tendremos ocasión posiblemente de decirle aquí al Consejero de Educación que establezca acuerdos para potenciar en esta Comunidad, aparte de lo que ya haga el Ministerio, la formación de los profesores en educación para la salud. Podremos quizá tener alguna iniciativa en el sentido de la elaboración de algún material didáctico de educación para la salud en un tema monográfico que a todos los grupos nos interese. Por tanto, yo creo que éste es un tema de trabajo en educación que es importante, coincidimos todos los grupos, y esto es garantía suficiente para que se desarrolle bien.

Nosotros no podemos, por lo dicho hasta aquí, votar a favor de la proposición no de ley, porque no se trata de poner, ya lo ha dicho el Diputado de Izquierda Unida, una asignatura, sino que la educación para la salud está incluida en el desarrollo curricular de forma transversal, que nos parece que es mucho más interesante que como asignatura; sin embargo, sí que agradecemos al Grupo Popular su inquietud por la educación para la salud; y, tanto con el Grupo de Izquierda Unida como con el Grupo Popular, estamos dispuestos a trabajar aquellos aspectos que, desde la Consejería de Educación, puedan mejorar aún más la situación de los jóvenes y de los niños de nuestra Comunidad. Nada más, Señorías, muchas gracias.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. Para cierre de debate tiene la palabra el señor López Viejo, por tiempo de 5 minutos. Le agradecería que expresase si acepta la enmienda propuesta o no. Gracias.

El Sr. **LOPEZ VIEJO**: Gracias, señor Presidente. De antemano le digo que no aceptamos la enmienda. Voy a ser lo más breve posible. En contestación a la portavoz del Grupo Socialista, decir que estoy muy intranquilo, profundamente intranquilo, y le voy a decir por qué: porque para mi desgracia han muerto muchos amigos míos en la carretera, porque han fallecido muchos familiares míos por no haber tenido al alcance, precisamente, una asignatura como ésta. Y yo creo, en contraste con lo que ustedes han expuesto, que dispersar materias tan importantes como las que hemos comentado, y sus contenidos, en diversas asignaturas, a lo largo de los años, puede producir quizá la poca operatividad de esta iniciativa. Nosotros tenemos la intención de que estas materias sean impartidas por profesionales expertos. Yo he dejado la escuela, gracias a Dios, hace pocos años, y sé cómo se imparten determinados temas en los colegios, en el instituto, e incluso en la Universidad; creo que son suficientemente importantes las materias que se tocan aquí para que haya una asignatura que se denomine educación para la salud, y que no sea una maría, el que sea o no sea una maría creo que depende, en gran medida, del tratamiento que le den los propios profesionales, y sobre todo la forma en que lo acepten los propios alumnos, y creo que son los principales beneficiados en todo ello.

Sólo voy a decir que esta Cámara es soberana, y lo que se pide en esta proposición no de ley, sencillamente, es que se inste, porque todavía estamos a tiempo, porque todavía no ha llegado septiembre, al Ministerio de Educación, a través del Consejo de Gobierno, para que se reforme algo que creo está equivocado, y creo que entre todos nosotros podemos prestar un gran servicio a los jóvenes, a los futuros hombres de la sociedad española con una asignatura como ésta. ("Rumores.")

El Sr. **PRESIDENTE**: Perdón, señor Diputado. Por favor, ruego silencio.

El Sr. **LOPEZ VIEJO**: Muchas gracias, señor

Presidente. He terminado.

El Sr. **PRESIDENTE**: Muchas gracias. No ha sido aceptada la enmienda, por lo tanto vamos a someter a votación la proposición no de ley tal como ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular. Comenzamos la votación.

(Efectuada la votación, quedó rechazada la proposición no de ley por 41 votos a favor y 43 votos en contra.)

Muchas gracias a todos. Se levanta la sesión.

(Eran las diecinueve horas y cincuenta minutos.)

PUBLICACIONES DE LA ASAMBLEA DE MADRID

Dirección de Gestión Parlamentaria ! Sección de BOA y Publicaciones
Plaza de la Asamblea de Madrid, 1 ! 28018 MADRID Teléfono: 91.779.95.00

TARIFAS VIGENTES:

B.O.A.M.	Suscripción anual	9.000 Pts.	Núm. suelto 140 Pts.
D.S.A.M.	Suscripción anual	13.000 Pts.	Núm. suelto 140 Pts.
SUSCRIPCIÓN ANUAL CONJUNTA (BOA ! D.S.)		18.700 Pts.	

FORMA DE PAGO:

- Talón nominativo a nombre de la Asamblea de Madrid.
- Giro postal.
- Transferencia bancaria a c/c núm. 6400002198, Sucursal 1016, de Caja Madrid, C/ San Bernardo, 58.

SUSCRIPCIONES: Condiciones generales:

1. La suscripción es anual. El período de suscripciones finaliza el 31 de diciembre de cada año. Las altas que se produzcan durante el año, a efectos de cobro se contarán desde la primera semana de cada trimestre natural, sea cual sea la fecha de suscripción dentro del trimestre
2. El envío de los Boletines comenzará una vez se haya recibido el importe correspondiente y la tarjeta de suscripción debidamente cumplimentada.
3. El suscriptor que no renueve la suscripción antes del 31 de diciembre será dado de baja.
4. La administración del Boletín puede modificar en cualquier momento el precio de la suscripción, que, tendrá efectos para los abonados dados de alta, a partir de la siguiente renovación de la suscripción.

TARJETA DE SUSCRIPCION O RENOVACION:

Nombre o razón social:

Domicilio: Núm.: Distrito postal:

Ciudad: Teléfono: Fax:

DESEO SUSCRIBIRME AL BOAM DSAM

De acuerdo con las condiciones establecidas a partir de _____ y hasta el 31 de diciembre de 19__ a cuyo efecto les remito la cantidad de _____ Pts. mediante: Giro postal Talón nominativo Transferencia bancaria a la Cta. Cte. citada.

_____, ____ de _____ de 19__