



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1996

VI Legislatura

Núm. 41

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON JESUS POSADA MORENO

Sesión núm. 4

celebrada el miércoles, 26 de junio de 1996

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno para que impulse, en coordinación con las administraciones autonómicas, provinciales y locales, un plan extraordinario de inversiones para afrontar la renovación de las redes de suministro de agua potable. Formulada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000002) 770
- Relativa a la prohibición de los contaminantes orgánicos persistentes (COPs) y elaboración de un plan nacional de prevención de la contaminación marina. Formulada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000031) 773
- Sobre construcción de diversas autovías en la Comunidad Autónoma de Galicia. Formulada por el Grupo Mixto. (Número de expediente 161/000051) 775
- Relativa a la adhesión de España a la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol). Formulada por el Grupo Socialista. (Número de expediente 161/000063)..... 779

	Página
— Relativa a las normas de desarrollo del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres precisas para completar y hacer efectiva la regulación del transporte sanitario. Formulada por el Grupo Socialista. (Número de expediente 161/000064)	780
— Relativa al derribo de las obras de edificación e infraestructura de acceso en el Risco de Famara, situado en la zona de amortiguación del Parque Natural de Lanzarote y Reserva de la Biosfera de Lanzarote, y a su ubicación, si fuera necesario, en otro lugar, previa evaluación de los daños ambientales y la regeneración de la zona. Formulada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000075)	782

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a comenzar la sesión. En el orden del día de hoy tenemos seis proposiciones no de ley. Quiero señalar a los grupos, para recordar las fórmulas con que actuamos ya en la otra legislatura, que la presentación de la proposición no de ley tiene un tiempo de diez minutos; las enmiendas e intervenciones de los grupos, cinco minutos; pero habrá flexibilidad, por supuesto, para que ningún Diputado quede sin expresar todo lo que quiera en este trámite.

La proposición número 4, relativa a la adhesión de España a la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), ha sido retirada por el grupo proponente, el Grupo Socialista del Congreso, según escrito que me comunica la Presidencia del Congreso de los Diputados.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE IMPULSE, EN COORDINACION CON LAS ADMINISTRACIONES AUTONOMICAS, PROVINCIALES Y LOCALES, UN PLAN EXTRAORDINARIO DE INVERSIONES PARA AFRONTAR LA RENOVACION DE LAS REDES DE SUMINISTRO DE AGUA POTABLE. FORMULADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000002.)**

El señor **PRESIDENTE**: El primer punto del orden del día es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que impulse, en coordinación con las administraciones autonómicas, provinciales y locales, un plan extraordinario de inversiones para afrontar la renovación de las redes de suministro de agua potable. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. En su nombre tiene la palabra su portavoz el señor Centella.

El señor **CENTELLA GOMEZ**: Señor Presidente, a estas alturas de la legislatura, proponer un plan extraordi-

nario de inversiones puede parecer un contrasentido. Sin embargo, tenemos que seguir intentando que las administraciones jueguen su papel, porque entendemos que a estas alturas del siglo XX no se ha demostrado que no tengan un papel que jugar en la vida.

En ese sentido, la sequía que hemos sufrido en los últimos años ha provocado situaciones difíciles, en algunos casos dramáticas, cuando la falta de agua ha puesto de manifiesto la debilidad de ciertas estructuras económicas que, como en el caso de las turísticas, han demostrado una dependencia excesiva de factores externos. Fruto de esa situación de emergencia han sido multitud de iniciativas, de estudios, de programas que han tenido como objetivo común intentar evitar en lo posible, intentar paliar al máximo los efectos que un nuevo período de sequía podía provocar. De esta manera se han programado inversiones importantes, inversiones que llevaban años esperando, y que al final han tenido que ser realizadas con carácter de emergencia, ante situaciones —repito— que en algunos casos eran bastante difíciles. También se han puesto sobre la mesa una serie de propuestas que, como en el caso de algunas desaladoras que se pretenden construir en nuestras costas, más que abordar soluciones lo que persiguen es convertir la escasez de agua en un negocio. Nosotros creemos que estas desaladoras pueden provocar también serios problemas medioambientales.

En este marco es donde nosotros queremos situar la proposición no de ley que presentamos, porque estamos convencidos de que con la renovación de las redes de suministro de agua potable se puede obtener más rentabilidad que con la construcción de las citadas desaladoras. Estamos hablando de que en las redes de agua potable se puede estar perdiendo alrededor del 30 por ciento de agua, y que en algunos municipios puede superar incluso el 50 por ciento. De esta manera se evidencia que no estamos hablando de cifras marginales, sino que estamos ante la posibilidad de frenar el contrasentido que supone seguir dilapidando un bien tan escaso como es el agua, mientras que por otra parte se propone acometer inversiones millonarias. En este mismo sentido, si coincidimos en que la inversión es necesaria, que la inversión es importante, también tenemos que saber (y en estos días hemos hablado de ello) que es imposible que los ayuntamientos —las instituciones a las que correspondería la responsabilidad de acometer estos proyectos—, que las administraciones locales

no podrían hacer frente a estas inversiones, aunque evidentemente eso sería cuestión de otro debate: la financiación de los municipios.

Nosotros creemos que en estas circunstancias es cuando la Administración local tiene que tomar la iniciativa y —como proponemos— impulsar, en coordinación con las administraciones autonómicas, provinciales y locales, ese plan extraordinario de inversiones que afronte la renovación de las redes de suministro de agua potable que hacen falta en nuestro país. Creemos que tiene que ser la Administración central la que tome la iniciativa porque, como ya hemos repetido, estas actuaciones pueden ser de las más rentables, de las más necesarias, en lo que se refiere a asegurar el abastecimiento de agua potable para nuestras localidades. Otra cosa sería intentar ampararnos en problemas de competencias formales entre distintas administraciones para dar la espalda a la solución de este problema. Nosotros creemos que si se argumenta la cuestión de las competencias entre administraciones estaríamos dando la espalda a millones de ciudadanos que esperan que este problema se resuelva, porque —repito— podemos vernos en breve tiempo en un nuevo período de sequía y entonces habrá que tomar estas medidas con carácter de urgencia, con lo cual el coste será mucho mayor y el resultado será mucho peor.

El señor **PRESIDENTE**: Como habíamos establecido la Mesa y los portavoces, ahora intervendrán los grupos de mayor a menor, terminando el Grupo Popular.

Por el Grupo Socialista tiene la palabra el señor García-Arrecciado.

El señor **GARCIA-ARRECCIADO BATANERO**: Señor Presidente, a nuestro grupo, en general, y a mí en este caso concreto nos alegra empezara la fase legislativa, o cuasi legislativa, de esta comisión con un asunto en el que a buen seguro se va a producir el voto favorable de todos los miembros de esta Comisión a favor de esta proposición no de ley.

Nosotros siempre hemos dicho —y yo mantengo en este acto— que el ahorro de agua es una parte, si me permiten decirlo, relativamente pequeña de la solución de los problemas de carestía de agua en la sociedad; que los vectores fundamentales de una política que solucione el desequilibrio hídrico en España y las carestías que se producen en épocas en que hay sequía pasan por la reutilización, por los trasvases, por plantas que traten el agua de mar o el agua salina y también por el ahorro. Hemos dicho también —y sostenemos— que las políticas de ahorro sólo se muestran eficaces dentro de políticas de gestión de la demanda de agua. Dicho en otras palabras, cuando el precio del agua hace que el coste de mantener las redes en buen estado y que no se pierda agua es inferior al coste del agua que se puede extraviar o perder en las redes. Porque ningún empresario, ni privado ni público, tendría el más mínimo interés en afrontar las cuantiosas inversiones que hacen falta para mantener las redes en un buen estado de uso si ese coste es superior al del agua que se pierden por las redes. Por lo tanto, nos parece que sólo desde políticas de

demanda y de control de los costes, del acercamiento paulatino de los costes del agua al coste de producción del recurso agua, se puede sacar el máximo rendimiento en las políticas de ahorro.

Pero dado que en la legislatura anterior la portavoz en tomas de agua, actualmente Ministra de este Gobierno, hizo especial hincapié en la necesidad de las políticas de ahorro de agua como paso previo a cualquier política de planificación hidrológica del país; dado que la actual Ministra responsable de temas de agua y de medio ambiente, en su comparecencia en esta Comisión, llegó a afirmar, con acierto desde mi punto de vista, que el gran reto del Ministerio en materia de agua va a ser incentivar el ahorro en los usos de tan escaso recurso, que el pilar básico de la gestión de los recursos va a ser política de ahorro de agua en su doble dimensión de modernización y rehabilitación de las redes de distribución del agua, urbanas y del campo también, y que se apoyará el desarrollo de cuantas técnicas reduzcan los consumos de agua y las pérdidas que puedan producirse en dichas redes, nosotros no queremos ser obstáculo para que el Gobierno lleve a cabo esa política que ha anunciado su Ministra y, por tanto, vamos a votar a favor de esta proposición no de ley.

No se nos escapan algunos problemas competenciales. No estamos de acuerdo con lo dicho por el portavoz de Izquierda Unida de que la iniciativa en esta cuestión corresponde a la Administración central. No es cierto. Todo lo referente al suministro de aguas urbanas está transferido a las comunidades, y más concretamente a los municipios. Pero nos parece que por la técnica del convenio, que es lo que se propone en esta proposición no de ley, a nadie le puede amargar un dulce, y si a cambio de alguna pequeña renuncia en temas competenciales la Administración que no es competente pone una importante cantidad de dinero para solucionar el problema, nos parece que ese único problema, que es de asuntos competenciales, se puede solventar perfectamente por la vía del convenio que nos propone Izquierda Unida. Por tanto, no existen razones, ni de fondo, dada la política anunciada por la señora Ministra, ni de forma, dada la posibilidad de llegar a un acuerdo por vía de un convenio, para que esta feliz iniciativa del Grupo de Izquierda Unida encuentre el apoyo de todos los grupos de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, telegráficamente voy a justificar nuestro voto, que será negativo, porque creemos que lo que se nos pide en la proposición no de ley entra en temas competenciales, como ya ha dicho otro interviniente, no sólo de municipios sino de comunidades autónomas y, además, aquí se pide que se impulse un plan extraordinario de inversiones que me parece que tiene que estar dentro de otros esquemas, y más cuando dentro del Plan Hidrológico está previsto el ahorro del agua. Justamente en este tema hay que decir que el Ministerio, en abril de 1995, en respuesta a una pregunta de nuestro grupo decía: «Hay que señalar que el ahorro de los aprove-

chamientos en el suministro urbano e industrial excede de las competencias del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente» (en este caso sería de Fomento o Medio Ambiente) «aunque se prevé participar de forma coordinada». Esta participación de forma coordinada estaba prevista dentro del Plan Hidrológico en su plan de inversiones. El Plan Hidrológico en el PDI tenía previsto 4 billones de pesetas. Por tanto, dentro del Plan Hidrológico, cuando se apruebe, podría establecerse alguna cosa de este tipo, pero los aspectos competenciales, todo el ahorro que pueda venir para los propios ayuntamientos es de gestión de ellos mismos, de las redes que tienen. Algunas comunidades autónomas tienen organismos suficientemente preparados, como las Juntas de Aguas que existen en Cataluña, que ayudan a los ayuntamientos a financiar todo lo que sea recuperación de agua de sus redes de distribución en obras adicionales. Los ayuntamientos que se han metido en ello han logrado avanzar mucho, pero en otros este tema aún está por resolver después de muchos años actuando en democracia. Es verdad que a través de sociedades anónimas municipales se ha podido resolver esta cuestión. Por tanto, no vemos nosotros por qué en estos momentos tiene que impulsarse un plan extraordinario de inversiones, cuando puede estar afectado por temas competenciales y, además, por el futuro Plan Hidrológico, que esperamos que algún día pueda llevarse a cabo.

Por tanto, nuestro voto será negativo porque creemos inadecuado lo que se nos pide en la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Señor Presidente, estamos hablando de un tema de fondo muy importante. Es decir, lo que plantea Izquierda Unida de la pérdida de un 50 por ciento en las redes de distribución de agua en los municipios no podemos dejarlo de lado, independientemente del ámbito competencial de cada una de las administraciones, sobre todo cuando hemos tenido situaciones tan dramáticas como las que se han vivido en todo el Estado en relación con la sequía en los últimos años. Siendo todo esto muy importante, siendo muy importantes las pérdidas en las redes de distribución municipales, siendo muy importante en el territorio continental, en el territorio peninsular, la problemática del agua, lo es más para mí que en estos momentos soy portavoz de una fuerza política que representa los intereses relacionados con el archipiélago canario, donde ésta es una problemática muy especial y singular. Muy especial y singular porque, como a sus señorías no se les pasa por alto, en Canarias no tenemos ríos ni tenemos la posibilidad de realizar esos trasvases que en alguna medida pueden resolver problemas puntuales con respecto a la distribución de un elemento básico como es el agua. El nivel freático cada día es menor y cada vez más tenemos que recurrir al agua industrial, con la repercusión que eso tiene en el precio del metro cúbico del agua. Siendo eso así, parece necesario, antes o paralelamente a realizar obras de gran envergadura, con grandes presupuestos, que mentalicemos, que sensibilicemos a las dis-

tintas administraciones del Estado, a las comunidades autónomas, a las corporaciones locales, para que se haga un esfuerzo solidario. Parece básico, elemental, de sentido común, que lo primero que hay que hacer es corregir las deficiencias de las redes. Como han argumentado otros portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, aquí hay claramente un tema competencial. La distribución del agua es una competencia municipal, cuanto más de las comunidades autónomas.

Hablando de un problema tan importante como el del agua, creemos que el Gobierno central no puede estar ajeno al mismo. Creemos que es en el marco del Plan Hidrológico Nacional donde debe contemplarse la necesaria coordinación, el necesario esfuerzo solidario entre las distintas administraciones, Gobierno central, comunidades autónomas y ayuntamientos, para poder atacar definitivamente y resolver el problema de las pérdidas en las redes de agua a nivel local, que superan (y hay datos fidedignos) el 50 por ciento, como dice la propuesta de Izquierda Unida. A la proposición no de ley vamos a votar en contra, y será en el marco del Plan Hidrológico Nacional donde haremos todos los esfuerzos para que se contemplen estas ayudas.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Lara.

La señora **LARA CARBO**: Señor Presidente, el Grupo Parlamentario Popular coincide con el Grupo de Izquierda Unida en cuanto a la necesidad de corregir las pérdidas que existen en las redes de suministro de agua, de modo que se aprovechen al máximo los recursos disponibles. Otra cuestión bien diferente es quién debe asumir el coste de las acciones a realizar, teniendo en cuenta el reparto de competencias en la materia y las insuficiencias del actual régimen económico-financiero del agua.

Como ha indicado el portavoz del Grupo Socialista, durante la pasada legislatura, el Grupo Popular presentó diversas iniciativas de control parlamentario de la política hidrológica del Gobierno que, además de poner de manifiesto retrasos, improvisaciones e incoherencias, tenían por objeto conseguir que en la elaboración del Plan Hidrológico Nacional se valoraran con el peso suficiente los aspectos de mejora de gestión y ahorro de agua frente a los de incremento de nuevas regulaciones fluviales y eventuales transferencias de recursos entre cauces. Es conveniente destacar la importancia que para el ahorro y el uso racional del agua tiene no solamente la renovación de las redes de suministro de agua potable, sino también, y como principal medida ahorradora, la mejora y modernización de los regadíos, sin olvidar sensibilizar e incentivar al usuario para un consumo racional que evite tanto despilfarro de un recurso que se ha convertido en escaso.

En la situación actual de la economía, insistir en contemplar exclusivamente la financiación presupuestaria de la renovación de las redes urbanas en particular, o de cualquier otra obra hidráulica en general, es una estrategia que debe replantearse. La Administración del Estado carece de competencias y presupuestos para poder ejecutar las actua-

ciones que se solicitan en esta proposición no de ley, competencias expresamente asignadas a la Administración municipal. Una línea extraordinaria de inversiones para llevar a cabo actuaciones de esta naturaleza, totalmente ajena a las competencias propias, no parece procedente en los actuales momentos de rigor presupuestario. No obstante, y en lo que a los términos de la proposición no de ley se refiere, el Ministerio de Medio Ambiente va a realizar inversiones en materia de mejora y modernización de infraestructuras de transporte de agua, dirigiendo al mismo tiempo la autoridad municipal sus esfuerzos al acondicionamiento de sus redes de distribución. De otra parte, la posible colaboración entre administraciones no procedería plasmarla en un nuevo plan extraordinario de inversiones, como sugiere Izquierda Unida, sino en el marco, como se ha dicho anteriormente por otros portavoces, del futuro Plan Hidrológico Nacional, que, como informó en su comparecencia ante la Comisión la señora Ministra, va a ser prioritario para su Ministerio. Finalmente, incluir la ejecución de obras hidráulicas con cargo solamente al presupuesto supone incidir en la principal fuente de ineficiencia del actual sistema de gestión de agua, que no es sino las subvenciones encubiertas a los usuarios, ya que no existen incentivos para un consumo racional del recurso. La tramitación del Plan Hidrológico Nacional, en su momento, deberá contribuir al debate sobre la necesaria reforma del régimen económico del agua, cuyas insuficiencias son evidentes y no permiten adecuar su demanda.

Por todo ello, nuestro grupo votará en contra de la proposición no de ley de Izquierda Unida. **(El señor Centella Gómez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Con la intervención del Grupo Popular termina el debate de esta proposición no de ley. Pasamos al punto segundo.

Señor Centella, en el debate de proposiciones no de ley no hay turno de réplica. Incluso cuando se presentan enmiendas, la única intervención del proponente es para aceptar o denegarlas. Dado que no ha habido alusiones directas de ningún tipo, creo que no procede un segundo turno.

— **RELATIVA A LA PROHIBICION DE LOS CONTAMINANTES ORGANICOS PERSISTENTES (COPS) Y ELABORACION DE UN PLAN NACIONAL DE PREVENCION DE LA CONTAMINACION MARINA. FORMULADA POR EL GRUPO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000031.)**

El señor **PRESIDENTE**: El segundo punto del orden del día es la proposición no de ley relativa a la prohibición de los contaminantes orgánicos persistentes (COPS) y elaboración de un plan nacional de prevención de la contaminación marina. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su defensa tiene la palabra el señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: Señor Presidente, que no se preocupe mi compañero de grupo Centella porque cosas tan peregrinas como las que acaba de escuchar va a oír muchas más en esta Comisión, sobre la base siempre, eso sí, de la defensa del medio ambiente.

Antes de empezar la recta final que me conduzca a la proposición no de ley, he de hacer una breve descripción, aunque seguramente algo les sonará a sus señorías, que siempre demuestran un conocimiento ex cátedra de todas las materias que se tratan, como se ha visto en el debate anterior. Intentaré explicar brevemente que en este mundo pasan cosas, que seguramente vendrán determinadas por algo que se hace bien, mal o regular. Hay *vacas locas*, ovejas esquizofrénicas, pollos de plástico, personas con pocos espermatozoides y además cobardes, animales muertos en cualquier mar u océano, pérdida de recursos pesqueros en todas partes con incidencia sobre la vida de los humanos. Ya sé que esto causa sonrisa y hasta risa, pero es una de las realidades que tenemos en este momento concreto y que hacen ir a nuestra Ministra de Agricultura para arriba y para abajo, sin arreglar nada, pero hablando de *vacas locas*.

Todo eso tiene sus causas, y para intentar resumir y sintetizar la causa principal, a mí me parece que es debido a la locura de una razón científica sin sentido común. Para abreviar mucho, para resumir mucho —lo repito para que tengan tiempo de tomar buena nota—, la locura de una razón científica sin sentido común. No hay sentido común. Se ha creído que la ciencia lo soluciona todo. En el momento de poner en marcha cualquier proceso productivo se puede utilizar cualquier materia, sea tóxica, no tóxica, sin investigar, y llega un momento en que todo esto repercute sobre la vida de los seres humanos, sobre la vida de los animales, sobre la vida de las personas, etcétera. En Nueva York hubo en abril una reunión de la Comisión de las Naciones Unidas sobre desarrollo sostenible para ver estos problemas precisamente, los problemas de los mares y océanos, y adoptar decisiones sobre los contaminantes orgánicos persistentes, materias altamente peligrosas y tóxicas. España, al suscribir el programa de acción de las Naciones Unidas, es corresponsable, por lo que debe actuar y elaborar un plan nacional que impida el uso de los contaminantes orgánicos persistentes. Debo decir que España ya desarrolló la Directiva 76/464, de la Comunidad Económica Europea, de contaminación acuática; es decir, que ya está inserta esta directiva en la legislación española, aunque de forma absolutamente fragmentada. Por un lado se tratan las aguas continentales superficiales, a través del Real Decreto 927 del año 88; las aguas costeras, a través del Real Decreto 258 del año 89, artículos 7 y 8; las aguas subterráneas conectadas al ciclo hidrológico, artículo 256 del Real Decreto 849 del año 86, y queda todavía por legislar, si mi memoria no falla, algo sobre aguas subterráneas fósiles.

Estas normativas hablan de las sustancias más tóxicas, más persistentes, más bioacumulativas, cuyo vertido debe evitarse por toda una serie de razones. Una de ellas, por ejemplo, es porque muchas de estas materias persistentes producen cáncer y muchas otras enfermedades. Me

imagino que si producen cáncer, antes de llegar al cáncer producirán muchas otras enfermedades. Se ha elaborado y hasta este momento se ha decidido por parte de la Unión Europea una lista de 17 productos de unas 129 sustancias altamente tóxicas, persistentes y bioacumulativas. Y son sustancias altamente tóxicas ya legisladas, porque precisamente se ha legislado, porque si se llega a la conclusión de que hay 129 sustancias pero no hay una legislación concreta es que todavía no se ha tomado conciencia del grave peligro que representa todo esto. Pues bien, el Estado español ha suscrito prácticamente todos los acuerdos pero no cumple ninguno, ni uno. Normativas internacionales de carácter general, europeas, españolas, no cumple ninguna. Es decir, es como un brindis al sol lo que se hace por parte del Estado español hasta este momento.

Pero tiene que cumplir. Estamos en una nueva legislación para ver si hay una posibilidad de elaborar y ejecutar un programa específico de ámbito estatal para la eliminación de las fuentes de vertido de las 17 sustancias de la lista negra, las que están ya legisladas como sustancias altamente tóxicas, y además si se puede hacer en los próximos cuatro años, si se puede hacer en esta legislatura. Yo creo que sería un triunfo de esta Comisión, de todos los grupos que se comprometan en esta alternativa legislativa, que pudiéramos poner en marcha una política consensuada que finalmente llevara a unas leyes que nos permitan empezar no sólo a legislar, sino a controlar todo esto, que es una obligación por nuestra parte. Además, deberíamos legislar sobre las 17 sustancias de la lista negra para el período de vigencia, lo que se llama vigencia de un vertido, es decir, cuatro años, que más o menos coincidiría con nuestra legislatura. Y a partir de aquí no se renovarían la posibilidad de que pueda haber vertidos de estas sustancias. A partir de aquí se prohibiría su producción y utilización en el Estado español, ya que estas sustancias llevan años de retraso en su progresivo control y eliminación, y las industrias que las producen están ya inventariadas en las normativas y, en consecuencia, informadas. Es decir, que no se puede alegar que se tiene que abrir un período para informar a las industrias, un trabajo gradual, porque todo esto ya está hecho a través del inventario de las empresas, a través del artículo, si no recuerdo mal, 255 del Real Decreto 849/86. Por tanto, todas estas cuestiones están hechas ya, en este momento concreto.

Este es el sentido de nuestra proposición no de ley. Nosotros hicimos una serie de preguntas al Ministerio, y éste ha contestado y ha dicho que España ha firmado recientemente, en el marco del Convenio de Barcelona, un protocolo para la protección del Mediterráneo contra la contaminación procedente de fuentes terrestres, etcétera. Pero me interesaría saber en qué grado de elaboración está en estos momentos, qué plazos hay para el cumplimiento de la elaboración. En definitiva, me gustaría que todo lo que se ha firmado por parte del Estado español en los foros internacionales fuera un elemento no para decir que se ha firmado, para hacer constar que existe ya una legislación sobre el papel, sino que diera constancia de que además de la legislación hay una acción concreta, legislativa, de con-

trol, y si es necesario coercitiva, en los casos en que esta necesidad sea urgente.

Por tanto, en nuestra proposición no de ley saludamos, por un lado, el cumplimiento teórico sobre el papel por parte del Estado español de todas las cosas que quiere cumplir a nivel internacional para cubrir sus responsabilidades en relación, en este caso concreto, a los contaminantes orgánicos persistentes, pero al mismo tiempo nos gustaría que esto tuviera una expresión práctica en las políticas a desarrollar en el día a día. Y por eso nos interesa conocer cuáles va a ser los planes del Gobierno, qué urgencias va a dar a estos planes y, en definitiva, tal como planteamos en nuestra proposición no de ley, que se apoye de forma inequívoca, en el marco de este u otros foros internacionales, la discusión y aprobación de un tratado global que prohíba los contaminantes orgánicos persistentes (que prohíba, prohíba, prohíba) y en segundo lugar la elaboración de un plan nacional de prevención de contaminación marina, según lo dispuesto en el programa de acción de las Naciones Unidas, que contemple la prohibición de los COPs y prevea la supresión gradual de la práctica de verter desechos industriales y urbanos sin tratar a ríos y mares, incluyendo las necesarias medidas de inspección y vigilancia.

Espero tener mejor fortuna que la que parece que va a tener mi compañero de grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra la señora Narbona.

La señora **NARBONA RUIZ**: El Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya por varias razones. En primer lugar porque, con carácter general, creemos que la política ambiental debe tener como prioridad absoluta la prevención de la contaminación, dando por tanto un énfasis a todas aquellas iniciativas, de carácter legislativo o de promoción de la actividad productiva en nuestro país, que eviten en el origen la contaminación. En este sentido, nos preocupa que alguna declaración hecha por la Ministra de Medio Ambiente podría indicar que el criterio predominante en las actuaciones futuras del nuevo Ministerio de Medio Ambiente pudiera ser el de corregir la contaminación una vez producida, más que evitarla en origen. Y me refiero a la frase, pronunciada por la propia Ministra en esta Comisión, en cuanto a introducir el criterio de que el que descontamina cobra. Espero que esto no signifique lo que podría darse a entender de que se ofrece apoyo a la iniciativa privada no tanto para reducir en origen la contaminación, sino para corregir los efectos de la misma, una vez que haya tenido lugar un determinado proceso productivo. Esperamos, por lo tanto, que siga acentuándose un esfuerzo por parte de las administraciones públicas en la línea de introducir tecnologías limpias que, como digo, estén en esa idea, manifestada reiteradamente en los organismos internacionales y en la Unión Europea, de dar prioridad absoluta a la prevención frente a la corrección, sin que esto signifique, por supuesto, que no se debe atender a la corrección. Pero estamos en un momento en España que, respecto a todos los compromisos que se

han venido asumiendo en materia de contaminación al medio acuático, nos preocupa también que las dificultades presupuestarias puedan frenar, por ejemplo, el Plan nacional de depuración de aguas residuales, como ya al parecer se ha anunciado a los responsables autonómicos en esta materia. Si hay dificultades para que se siga en el horizonte que se deriva de nuestros compromisos con la Unión Europea en materia de depuración de aguas residuales, a mayor abundamiento sería oportuno que hubiera un esfuerzo por parte de las empresas que en estos momentos vierten y generan la necesidad de que existan plantas de depuración para tratar adecuadamente el resultado de estos vertidos; sería —como digo— extraordinariamente oportuno que las empresas colaboren asumiendo planes de prevención en relación con las sustancias más contaminantes.

Por tanto, creemos que es oportuna la propuesta, que puede ser oportuna también desde el punto de vista de las dificultades presupuestarias con las que se encuentra el Gobierno en estos momentos, que —como digo— pueden impedir que se lleven adelante inversiones que son las adecuadas para, al menos, corregir la contaminación una vez que se produce. Por tanto, deberían resituarse los esfuerzos en lo que es el inicio de los procesos productivos.

Y también, por supuesto, como grupo parlamentario tenemos que votar a favor de una iniciativa que es coherente con los esfuerzos que en los últimos años el Gobierno socialista ha hecho en los foros internacionales, precisamente para que haya un acuerdo de amplio alcance, entre los países occidentales en particular, para evitar la contaminación de distinto origen y, en el caso que nos ocupa, la contaminación que acaba deteriorando el medio marítimo. Ya se ha mencionado por el portavoz de Izquierda Unida los acuerdos que tanto en el marco de Naciones Unidas como en particular en el Convenio de Barcelona el Gobierno ha suscrito en fecha bastante reciente; compromisos de eliminación gradual de sustancias contaminantes que en el caso del Convenio de Barcelona tenían como horizonte de desaparición total el año 2005. Son, en este caso, 12 sustancias acumulativas que deberían ir paulatinamente desapareciendo en nuestros procesos productivos.

Creemos, por tanto, que la iniciativa de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya es correcta, respecto de la cual sería deseable que el Gobierno actual adoptara las decisiones correspondientes, teniendo en este caso, por supuesto, todo el apoyo de este grupo parlamentario.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular tiene la palabra la señora Lara.

La señora **LARA CARBO**: Señor Presidente, la proposición no de ley que nos presenta Izquierda Unida contempla dos apartados. El primer apartado, que solicita el apoyo a la discusión de un tratado global, es algo que ya existe. Como ha indicado la portavoz del Grupo Socialista, podríamos recordar aquí que España participa tanto en el Convenio OSPAR, para la protección del medio ambiente marino del Atlántico nororiental, como en el Convenio de Barcelona, para la protección del Mediterráneo; y participa activamente en la preparación de planes de acción y pro-

gramas para prevenir, reducir y eliminar la contaminación del mar procedente de fuentes basadas en tierra, en particular aquellas derivadas de las descargas contaminantes producidas por los compuestos orgánicos persistentes. También, con motivo del 18 Consejo de Administración del programa de Naciones Unidas para el medio ambiente, celebrado en mayo del 95 en Nairobi, se adoptó la decisión 18/31, favoreciendo el inicio de las negociaciones para elaborar un instrumento jurídicamente vinculante que regule y limite dichos compuestos orgánicos persistentes. Es decir, España ha manifestado su respaldo a un instrumento de esta naturaleza en los diferentes foros y reuniones internacionales, incluida la cuarta reunión de la Comisión de desarrollo sostenible de Naciones Unidas, que tuvo lugar en los pasados días 18 de abril a 3 de mayo en Nueva York, y la Conferencia Intergubernamental sobre la protección del medio marino de las actividades realizadas en tierra, celebrada en Washington. Es decir, señorías, y sin ánimo de ser exhaustivos, lo que nos solicita en el primer apartado de la proposición no de ley el Grupo de Izquierda Unida ya se está realizando y España forma parte activa de estos convenios.

En el segundo apartado de la iniciativa que debatimos, la solicitud de un plan nacional de prevención de la contaminación marina, se contempla no sólo la prohibición de estos compuestos orgánicos persistentes, que efectivamente son nocivos y perjudiciales para el medio ambiente, sino la supresión gradual de la práctica de los vertidos sin depurar a las aguas. Durante la pasada legislatura, el Grupo Parlamentario Popular incidió reiteradamente, en su control parlamentario, en lo relativo a depuración de aguas residuales tanto de origen urbano como industrial o agrícola. El problema del descontrol de vertidos a cauces fluviales y vertidos directos en las costas ha estado en el centro del debate parlamentario sobre el medio ambiente. La política de calidad de aguas es uno de los principales objetivos del recientemente creado Ministerio de Medio Ambiente, política que no puede abordarse solamente con los programas o contenidos de la Directiva 91/271, sino que debe extenderse a otros campos de actuación, y en particular a fomentar la reutilización de aguas residuales depuradas y a la mejora técnica de las depuradoras que ahora se instalan. España, como país miembro de la Unión Europea, tiene unos compromisos claros que cumplir en materia de saneamiento y depuración de aguas, contenidos en la ya citada directiva. Se da además la circunstancia de que el artículo 8 del Real Decreto-ley 11/1995, de 28 de diciembre, que la traspone al Derecho interno, establece unas prohibiciones muy estrictas de vertidos de fangos procedentes de la depuración en el medio marino para después de enero de 1999. Por consiguiente, señorías, en nuestro país ya existe una norma básica sobre la materia, y lo que hace falta es cumplirla.

Por todo ello, nuestro grupo votará que no a la proposición no de ley de Izquierda Unida.

— **SOBRE CONSTRUCCION DE DIVERSAS AUTOVIAS EN LA COMUNIDAD AUTONOMA DE GALICIA. FORMULADA POR EL GRUPO MIXTO. (Número de expediente 161/000051.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de este punto, pasamos al punto tercero del orden del día: Proposición no de ley sobre construcción de diversas autovías en la Comunidad Autónoma de Galicia. Es autor de esta propuesta el Grupo Parlamentario Mixto y para su defensa tiene la palabra el Diputado señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ (don Guillermo)**: Todas sus señorías conocen el problema de comunicaciones que tiene Galicia con el exterior, comunicaciones insuficientes con el Cantábrico, con Portugal o con el centro del Estado. También conocen ustedes que la comunicación por ferrocarril está abandonada casi totalmente. Seguramente algunas de sus señorías habrán viajado a Galicia y sabrán de las dificultades de las que hablo para salir y entrar de nuestra comunidad autónoma. Por tanto, esta situación obliga a que las empresas gallegas de alguna manera resulten menos competitivas, pues sacar sus mercancías les supone más tiempo y, en esencia, costos superiores. No estamos hablando, por tanto, de comunicaciones para hacer turismo simplemente. Es evidente que también las posibilidades de desarrollo económico están condicionadas por las infraestructuras viarias, y eso lo reconoce, por ejemplo, el Plan Director de Infraestructuras.

Desde nuestro punto de vista, los sucesivos Gobiernos primaron las comunicaciones con el triángulo mediterráneo, atendiendo a un determinado modelo de desarrollo económico. Las autovías gallegas quedaron relegadas en el I Plan de Carreteras. En Galicia se lleva mucho tiempo debatiendo la necesidad de mejorar las comunicaciones. Les informo que en su día se propuso el año 93 para que estuvieran concluidas estas autovías. Luego, el realismo político llevó a aceptar un nuevo plazo y se firmó un acuerdo entre el Ministerio de Obras Públicas y la Xunta, en el año 1990, por el cual esas autovías de las Rías Bajas y el Noroeste estarían concluidas en 1995. La realidad en este momento, en junio del 96, es que apenas están inaugurados algunos tramos; que los plazos de ejecución en varios tramos no se cumplieron; que quedan tramos aún por adjudicar como Benavente-Camarzana, cuya conclusión en el mejor de los casos será en el 99; que no hay aún previsión de licitación de los tramos de Piedrafita, etcétera. Por tanto, los retrasos, señoras y señores Diputados, se acumulan. Y nosotros no estamos hablando de retrasos de meses, de retrasos de un año, de retrasos de dos. Estamos hablando del incumplimiento claro de los plazos acordados en su día. **(Rumores.)** Y esta situación se torna desde nuestro punto de vista cada vez más alarmante, a pesar de las afirmaciones del Gobierno de que constituye una prioridad la finalización de estas autovías.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Vázquez. Ruego a todos los Diputados que por favor guarden silencio para que podamos oír las intervenciones. Tiene usted la palabra otra vez.

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ (don Guillermo)**: Sí, señor Presidente. Los señores Diputados son profunda-

mente conocedores de este tema, por eso no prestan demasiada atención.

Decía que la experiencia que tenemos nos aconseja, desde luego, desconfiar de las intenciones del Gobierno. En este momento no están fijados plazos ni compromisos concretos, No hay más que declaraciones de intención, e insisto en que tramos como el de Piedrafita siguen sin sacarlos a licitación. Nosotros, en este sentido, tenemos que decir que si no se alcanzan, si no se adquieren compromisos claros y con plazos definidos, las autovías de Galicia corren el peligro de no concluirse bastante más allá del 2000, con las repercusiones tan negativas que eso tendría para el desarrollo de nuestra comunidad autónoma. Y en este sentido quiero decirles también que se manifiestan tanto las organizaciones sociales y empresariales como todos los partidos políticos gallegos. Por tanto, deberían ser conscientes las señoras y señores Diputados de la importancia que para Galicia tiene acelerar estas obras y hacer un esfuerzo serio para acabar cuanto antes las mismas. Por eso presentamos esta proposición no de ley.

El Parlamento insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para: 1. Poner en servicio, antes de concluir 1996, en la Autovía A Coruña-Benavente los tramos Arteixo-A/9, Montesalgueiro-Baamonde, O Ceao-Nadela-Vilartelín, etcétera. 2. Poner en servicio, antes de concluir 1997, en la Autovía A Coruña-Benavente los tramos que ahí se citan. 3. Antes de concluir 1998, poner en servicio en la Autovía A Coruña Benavente los tramos O Cereixal-Agüenza-Noceda, Castrolamas-Ambasmestas-Vilafranca.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. Para la defensa de la primera, presentada por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO-RODRIGUEZ MARIBONA**: Señor Presidente, existen múltiples precedentes parlamentarios sobre las autovías de Galicia, nada menos que del orden de cuarenta intervenciones, incluida ésta, en el Congreso y el Senado. La última, oral en Pleno, el pasado día 22 de mayo, en la que el Ministro de Fomento aseguró que las autovías de Galicia estarán finalizadas en 1998, con excepción del tramo de Piedrafita. Y aun hoy hay una última respuesta escrita del Gobierno, el 11 de junio, a un diputado del grupo proponente, en la que se detalla la situación de cada uno de los tramos en ambas autovías: La Coruña-Lugo-Benavente y Vigo-Orense-Benavente.

La iniciativa del Grupo Mixto, como ha indicado el señor Vázquez, no hace sino recoger la resolución del Parlamento gallego, adoptada por unanimidad el 7 de noviembre de 1995, por la que insta a la Xunta de Galicia a exigir a la Administración del Estado que como máximo..., etcétera. Y reproduce textualmente el texto de la proposición no de ley que ahora debatimos. Dos días después de aquella fecha del 11 de noviembre, en el Senado compareció el Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas, el 13 de noviembre de 1995, quien como resumen señaló que la autovía del Noroeste estaría en servicio entre La Coruña y Lugo en su totalidad en 1996, e igual la de

Rías *Baixas* o Bajas, entre Vigo y Orense. En cuanto al resto, hasta Benavente, decía: Esperamos —y subrayo lo de esperamos— que esté en funcionamiento en 1997, salvo el tramo de Piedrafita. Finalmente —y concluyo con los antecedentes— en la última reunión de la Comisión Mixta MOPTMA (hoy Fomento) y Xunta de Galicia, celebrada el 8 de febrero de 1996, se revisaron situación y plazos de todas las obras en marcha y pendientes; situación que coincide con las recientes respuestas, oral y escrita, ya señaladas.

Nuestro deseo sería, naturalmente, el apoyo a esta proposición no de ley. Pero es absolutamente imposible, ya que los plazos contractuales y los reales de obras en ejecución incluso avanzada, y con adelanto posible en algunos, exceden las fechas de terminación señaladas en la proposición, sin que sea posible adoptar medidas para corregirlas. Y le pongo dos ejemplos de obras en marcha claves para la autovía Rías Bajas: En el tramo La Cañiza-Batalláns —he visitado las obras el pasado 21 de junio— hay dos túneles que condicionan absolutamente la fecha de terminación. El túnel 1 no puede terminarse antes de noviembre del 96, y la obra de avance y el túnel 2, antes de enero del 97, no antes, con el ritmo actual de trabajo de 24 horas y trabajo fines de semana. Es decir, los medios técnicos están puestos a disposición absolutamente por parte de la empresa constructora y el apoyo de la Administración; y los medios económicos también. Pero luego hay unas obras necesarias para continuar el túnel y ponerlo en servicio que nos llevan obligadamente al año 98.

Hay otro tema, la circunvalación de Orense de dicha autovía. Ha pedido el Ayuntamiento de Orense, creo que por unanimidad de todas las fuerzas políticas, un enlace de dicha autovía con un acceso centro a la ciudad de Orense. El propio Ayuntamiento, por acuerdo, pidió desglosar el tramo de autovía, la circunvalación, para subastar, ejecutar las dos obras simultáneamente, cosa que ha rectificado en este momento, y ahora sí solicita reanudar rápidamente estas obras de la autovía, pero naturalmente necesitan un plazo de ejecución que se sale de la proposición no de ley.

Finalmente, en la propia enmienda del Grupo Socialista veo los plazos que plantea el Gobierno. El Ministerio (todavía MOPTMA) adjudicó el 26 de febrero del 96 y el 29 de febrero del 96 dos tramos —firmó la adjudicación el Ministro señor Borrell— cuyos plazos de ejecución se van al año 98. Por tanto, es absolutamente imposible cumplir no sólo los plazos señalados en dicha proposición no de ley, sino también los de la enmienda del Grupo Socialista. ¿Dónde está el esfuerzo de la Administración, el compromiso de la Administración ante unas obras trascendentales para el desarrollo de Galicia y que por ello vigilamos y seguimos no sólo a los técnicos y a las administraciones local, Xunta y central, no sólo los parlamentarios sino toda Galicia y todos los que quieren tener o ampliar relaciones empresariales, comerciales, con nosotros, no sólo desde la Meseta sino del norte de Portugal? Pues ese esfuerzo está en el cumplimiento de plazos, incluso recortándolos; la garantía de calidad técnica y de presupuestos; la puesta en servicio de cada tramo parcial conforme se concluya; y la urgente licitación y contratación de las obras de los cinco

tramos y 55 kilómetros entre Cereixal y Villafranca de El Bierzo, puesto que por disponer ya de los proyectos y de los terrenos afectados es ello posible.

Y termino ya, señor Presidente. En la comparecencia del Ministro de Fomento en esta Comisión, el 19 de mayo de 1996, refiriéndose a la autovía Madrid-Valencia, señalaba que dos años de parálisis son muy graves en la autovía y comunicaciones Madrid-Valencia, pues el retraso en la ejecución del convenio Moptma (hoy Fomento)-Xunta de Galicia de las autovías gallegas era gravísimo, no sólo para las comunicaciones sino para el desarrollo de la región gallega, máxime cuando la solución alternativa del ferrocarril —que ha comentado el portavoz proponente— posee unas carencias de las que estoy seguro que pronto se hablará en este Parlamento. En nuestro ánimo está, y es por otra parte obligación —añadía—, atender los deseos de Galicia, reflejados en los acuerdos del Parlamento gallego ya comentados.

Es deseo del Grupo Popular reclamar la corrección técnica y económica posible en el retraso existente, pero partiendo de la realidad actual. De ahí la enmienda que proponemos, que está en la mesa; y de ahí nuestro rechazo a la proposición no de ley del Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado a esta misma proposición no de ley una segunda enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Pérez Touriño.

El señor **PEREZ TOURIÑO**: En relación con la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, en primer lugar querría hacer la valoración positiva, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, en cuanto que la iniciativa viene a reflejar un acuerdo unánime de las fuerzas políticas gallegas, del Parlamento gallego, de reciente fecha, de noviembre de 1995. Creo, por lo tanto, que tiene el valor de rescatar y presentar delante del Parlamento de la nación un acuerdo unánime de fuerzas políticas en un tema tan trascendente y estratégico para la comunidad autónoma en sus transportes y comunicaciones, como es el relativo a la comunicación con el resto de España y Europa.

Por otra parte, refleja correctamente tres grandes hitos temporales que hasta el momento no han sido alterados, por lo menos de forma clara y precisa, por ninguna autoridad departamental del anterior Gobierno y, en menor medida, han sido matizadas, pero todavía no totalmente cambiadas, por el Gobierno actual. Refleja, como digo, los tres grandes hitos temporales: 1996, año para acabar las comunicaciones entre Coruña y Lugo, y entre Vigo y Orense; año 1997, para llevar las autovías hasta Benavente; año 1998, para culminar el tramo correspondiente a Piedrafita. Siguen siendo acertadas las propuestas que se contienen en la iniciativa del Bloque Nacionalista.

Entiendo que hay fundamentalmente, y en ese sentido hemos presentado una enmienda, dos elementos, uno de ellos menos sustantivo, que casi llamaría de corrección de errores, y otro más sustantivo. El primero hace referencia a que hay 80 kilómetros de las autovías, tanto la del norte como la del sur, que están ya en servicio; los tramos de au-

toavía, en concreto, Arteixo-A/9, Montsalgueiro-Baamonde y Ceao-Nadela, tres tramos en la autovía del norte y un tramo, el primero de ellos, O Porriño-Batallanes, que están en servicio y que, por lo tanto, no tiene sentido plantear su entrada en servicio. Y el segundo me parece más sustantivo, más de fondo. En este momento, los cinco proyectos correspondientes al paso del puerto de Piedrafita, 55 kilómetros, 100.000 millones de pesetas, tienen los proyectos de trazado y de construcción totalmente aprobados, y lo único que hace falta es que se lleven a un Consejo de Ministros para que autorice el gasto y, a continuación, se proceda a su licitación y contratación. De nada sirve reclamar plazos de las autovías si no ponemos los medios para que esos plazos se puedan cumplir. Y eso hoy pasa fundamentalmente por la licitación y contratación de manera inmediata, a lo largo de este año, de los cinco tramos pendientes del puerto de Piedrafita.

La cuestión tiene el máximo interés y relevancia, porque quiero recordar en la Comisión que en su última comparecencia, y primera ante esta Comisión, el Ministro de Fomento, el señor Arias-Salgado, dijo que no licitaría, y por lo tanto no adjudicaría, los tramos correspondientes a Piedrafita mientras no tuviese el Presupuesto de 1997, y en función de las disponibilidades presupuestarias para el citado año. Eso significa un grave retraso en la posibilidad de financiación de los tramos pendientes del paso del puerto de Piedrafita y nos podríamos ver abocados, si esta posición no se corrige, a una situación altamente complicada desde la perspectiva de la finalización y ejecución de estas autovías.

Por otra parte, también quiero recordar que el propio Ministro de Fomento, señor Arias-Salgado, en respuesta escrita a un Diputado, precisamente del Grupo Popular, comprometió el esfuerzo mayor en la aceleración de la ejecución de las obras en curso. Cuando se habla, en materia de obras públicas, de aceleración de obras en curso, lo que se está queriendo decir, en definitiva, es alteración, positiva, razonable, de los plazos contractuales.

Si el Ministro de Fomento, como se comprometió ante esta Cámara, está dispuesto a un esfuerzo de aceleración de las obras y, por lo tanto, de acortamiento de los plazos de cumplimiento estipulados en principio en plazos contractuales, los hitos temporales de 1996 y 1997, respecto a los cuales la desviación posible de obra en curso es muy limitada, porque estamos hablando de meses, serían perfectamente reconducibles a su cumplimiento en los años 1996 y 1997.

Si se corrigen las obras que ya están en servicio, y así deben ser mencionadas y si, por otra parte, se centra la atención en el último punto de la propuesta del Bloque Nacionalista sobre el hecho de que deben ser licitadas e inmediatamente contratadas las obras pendientes, la posición de nuestro grupo, en aras a mantener el acuerdo unánime de las fuerzas políticas en el Parlamento de Galicia, sería positiva para la iniciativa del Bloque Nacionalista.

Por otro lado, tenemos que mencionar finalmente que no podemos coincidir —no me parece sustantivo, en la medida en que tampoco se recoge en la proposición— con la valoración que se hace del esfuerzo realizado anteriormente. Señorías, estamos hablando de que en 1991 em-

pieza el proceso de estudios informativos de anteproyectos de unas autovías que tienen 620 kilómetros de longitud, y en el momento actual se encuentran en servicio o en ejecución más del 90 por 100, 540 kilómetros entre las autovías del norte y del sur. Y Galicia tampoco quedó excluida del I Plan de Carreteras, que supuso una inversión de fondos públicos superior a los 150.000 millones de pesetas.

Al margen de estas consideraciones generales a nivel de exposición de motivos, reitero nuestro apoyo en función del mantenimiento de un acuerdo unánime de todos los grupos políticos, que hasta el presente no ha sido rectificado ni desmentido, en función de los criterios que anteriormente he expuesto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieran intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: A nuestro grupo le hubiese gustado votar a favor de la proposición no de ley porque es el texto que aprobó el Parlamento gallego. Nosotros somos muy respetuosos con todas las aprobaciones de los parlamentos autonómicos, pero nos encontramos frente a la realidad, y la realidad es que los plazos que figuran en esta iniciativa no se pueden cumplir por toda una serie de vicisitudes económicas que han sufrido las inversiones en el Estado, no ya desde el momento actual, con el nuevo Ministerio, sino incluso antes pues todos sabemos que el último semestre del año 1995 fue muy malo en lo que se refiere a la inversión pública, con la corrección que tuvo que hacerse a fin de año en la aprobación de la nueva Ley de Contratos del Estado. Así pues, nosotros no podemos apoyar y aprobar la citada proposición de ley. Nuestro voto sería favorable a algunas de las enmiendas del Grupo Popular, si son aceptadas por el grupo proponente. Explicaré por qué. Se trata de que los plazos, que también quedan garantizados, no queden constreñidos a unas fechas prácticamente irrealizables, porque en la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista son muy concretas.

Quisiera hacer un inciso como corrección. El compañero del Partido Popular, señor Carreño, ha estado citando la comparecencia del señor Ministro del día 19 de mayo, cuando fue el 19 de junio. Lo digo para que conste en el acta al menos.

Nos decía el señor Ministro que las correcciones que tengan que hacerse a este plan puente —que desde hace tiempo se están realizando en el Ministerio, pero que ahora él retoma— van a afectar mucho a Galicia. Deben realizarse cuanto antes todas estas obras, pero nos parece que el texto de la proposición no de ley queda un poco obsoleto, desfasado por lo que, en caso de que fuesen aceptadas enmiendas, nos inclinaríamos por las del Grupo Popular, por cuanto no fija las fechas concretas pero garantiza cumplir los plazos contractuales y la apertura de servicio en los tramos según se vayan terminando. Por tanto, aunque ya lo he indicado en parte, definiremos nuestro voto en su momento, según se acepten o no enmiendas.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Hay una razón de fondo que Coalición Canaria, grupo al que represento, reconoce, cual es la necesidad de que la Comunidad Autónoma gallega mejore sus redes de comunicación, básicamente sus carreteras.

En este país hemos estado acostumbrados, por razones de tipo político fundamentalmente, a diferir en el tiempo grandes obras de infraestructura. Sobre todo cuando nos acercamos a períodos electorales, todos queremos conseguir los mayores apoyos y planificamos obras cuya adjudicación se hace eterna. Eso básicamente tiene un origen, que es la falta de planificación, de previsión estatal a la que hemos estado sometidos a lo largo de muchísimos años. Mi grupo espera que una línea de racionalidad de la planificación inversora —y entendemos que el instrumento adecuado es el Plan Director de Infraestructuras— resuelva parte de estos problemas.

Parece razonable hablar de finalizar aquellas obras que están comenzadas, básicamente porque una obra como ésta va a servir para mejorar las comunicaciones de una comunidad desfavorecida como a la que en este caso nos referimos. Con independencia de que le prestamos un mejor servicio a los ciudadanos, estamos también colaborando a resolver parte de los problemas de subdesarrollo económico que tiene.

Por otra parte, el aspecto de las obras que se adjudican pero cuya construcción se retrasa es también deprimente. En algunas obras, por las razones que han esgrimido algunos de los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, no solamente hay razones contractuales que lo hacen difícil, porque las razones contractuales siempre se pueden modificar, los contratos se pueden modificar y acortarlos en el tiempo. Pero en algunas otras, por su envergadura, puede haber razones técnicas que también hay que enmarcar en el tiempo, y aunque es posible modificar las razones técnicas, la cuestión se empieza a complicar. Por otro lado, lo más difícil en un Estado que quiere realizar una política de ajuste económico, es priorizar las obras en el tiempo. Porque si en estos momentos intentamos acortar los plazos de las obras que las distintas comunidades autónomas consideran prioritarias, difícilmente podremos conciliar el objetivo Maastricht y la terminación de las obras antes del período señalado.

El que un Parlamento autónomo haya adoptado una decisión unánime merece todos los respetos de esta Comisión y del Congreso. Pero imaginémonos que la actividad inversora del Estado esté en función de las decisiones prioritarias que marquen todos los parlamentos autónomos del Estado. Entraríamos en una especie de disparate económico.

Coalición Canaria muestra, por tanto, la solidaridad absoluta con Galicia en el marco del cumplimiento de los plazos que en estos momentos tienen fijados las obras adjudicadas, de las posibilidades económicas en las que se van a mover los Presupuestos Generales del Estado y dentro del PDI, en cuyo desarrollo confiamos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Vázquez, tiene usted la palabra para manifestar su posición ante las enmiendas presentadas.

El señor **VAZQUEZ VAZQUEZ** (don Guillermo): No vamos a aceptar la enmienda que tuve oportunidad de leer, que presenta el Partido Popular, porque, efectivamente, no aporta nada sustancial al texto, sino que lo único que trata es de no fijar plazos concretos, como el representante de Convergència i Unió captó perfectamente y puso de manifiesto.

En cuanto a la enmienda que presenta el Partido Socialista, aceptamos la transacción. En primer lugar, que se retiren del texto, porque no lo altera en su literalidad, los tramos que están ya en funcionamiento: Arteixo-A/9, Montsalgueiro-Baamonde, O Ceao-Nadela y O-Porriño-Bataláns. En segundo lugar, en cuanto a añadir al punto tercero del texto un párrafo que diga «Para lo que deberán ser licitados y contratados durante el presente año 1996», también vamos a aceptarlo porque, efectivamente, creemos que tampoco altera para nada el texto, ya que si se pedía la conclusión para 1998, llevaba implícito que había que licitarlas con rapidez. Por lo tanto, repito, aceptamos transaccionar esas dos cuestiones.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Pérez Touriño, ¿acepta el Grupo Socialista la transacción, ya que no se acepta la enmienda completa?

El señor **PEREZ TOURIÑO**: Sí, recoge lo sustantivo de nuestra posición.

El señor **PRESIDENTE**: Yo le rogaría al señor Vázquez que, como queda un poco confusa la red de acción, le hiciera llegar a la Presidencia antes de la votación el texto que se va a someter a votación.

— **RELATIVA A LA ADHESION DE ESPAÑA A LA ORGANIZACION EUROPEA PARA LA SEGURIDAD DE LA NAVEGACION AEREA (EUROCONTROL). FORMULADA POR EL GRUPO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000063.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al cuarto punto del orden del día: Proposición no de ley relativa a la adhesión de España a la Organización Europea para la Seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol), presentada por el Grupo Socialista del Congreso y retirada.

Señor Segura, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Un minuto para justificar la posición del Grupo Parlamentario Socialista al retirar la proposición no de ley.

La proposición no de ley instaba al Gobierno a presentar ante las Cortes Generales el conjunto de protocolos, con los anexos correspondientes, que situase a España como miembro de pleno derecho y con las consiguientes

obligaciones en este organismo internacional tan importante como es Eurocontrol.

La proposición no de ley se publicó en la serie D del Boletín del Congreso de los Diputados del 3 de junio, y precisamente el 17 de junio, es decir, quince días después aproximadamente, se publica ya en la serie C, Tratados y Convenios Internacionales, el proyecto de convenio con los protocolos correspondientes, que serán tramitados a través de la Comisión de Exteriores de esta Cámara y, consiguientemente, por el Pleno en su momento. La iniciativa parlamentaria que proponía el Grupo Parlamentario Socialista ha sido promovida por el propio Gobierno, luego no ha lugar a su tramitación. Consiguientemente, la retirada encuentra la lógica que acabo de explicar.

— **RELATIVA A LAS NORMAS DE DESARROLLO DEL REGLAMENTO DE LA LEY DE ORDENACION DE LOS TRANSPORTES TERRESTRES PRECISAS PARA COMPLETAR Y HACER EFECTIVA LA REGULACION DEL TRANSPORTE SANITARIO. FORMULADA POR EL GRUPO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000064.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, entonces, al siguiente punto del orden del día, punto número cinco: Proposición no de ley relativa a las normas de desarrollo del reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres precisas para completar y hacer efectiva la regulación del transporte sanitario. Esta proposición no de ley ha sido presentada por el Grupo Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Señorías, la proposición no de ley publicada en el Boletín al que hice referencia en la explicación del punto anterior, en la serie D, del 3 de junio, presenta un proyecto de resolución que textualmente dice: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la urgente aprobación de las normas de desarrollo del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres precisas para completar y hacer efectiva la regulación del transporte sanitario.»

La fundamentación la encontramos en lo siguiente. Es conocido por todos ustedes que el Reglamento de la vigente Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, aprobado por Real Decreto 1.211/90, de 28 de septiembre, señala específicamente y de manera taxativa, en su artículo 134.1, que tanto las características técnicas como el equipamiento sanitario y la dotación de personal de cada uno de los distintos tipos de vehículos sanitarios, tendrán que ser determinados por real decreto, a propuesta conjunta de los Ministerios de Sanidad y Consumo y de Obras Públicas y Transportes.

Dicha regulación, señorías, resulta de capital importancia y aún no se ha producido. Resulta de capital importancia para la prestación adecuada, en condiciones sanitarias óptimas y de máxima seguridad y garantía, del servicio de transporte sanitario, así como para el estableci-

miento del régimen de otorgamiento de las autorizaciones administrativas para realizar dicho tipo de transporte, autorizaciones administrativas que hasta el momento se vienen produciendo al amparo de un reglamento absolutamente periclitado y no adaptado a lo que constituye la ley, como consecuencia de la ausencia de este reglamento.

En la anterior legislatura, en la V legislatura de las Cortes Generales, ya se abordó por parte de los ministerios competentes la elaboración de la referida reglamentación técnica del transporte sanitario. Por cierto, toda esa tramitación, toda esa elaboración, revistió una gran complejidad, habida cuenta de que, a su propia dificultad intrínseca desde el punto de vista técnico, se añadía que tenía que contar con la conformidad expresa de la Comisión de la Unión Europea, así como, naturalmente, con la aceptación y el consenso deseable de las comunidades autónomas y, por supuesto, de los sectores sociales, de los sectores empresariales, de los usuarios especialmente afectados, ya sean empresarios del sector de ambulancias, hospitales, clínicas, como usuarios en general a través de sus organizaciones específicas y propias.

De todos es sabido que, después de una larga y diría travesía de diálogo, alguno de cuyos momentos hemos seguido con la curiosidad y el interés que merece algunos miembros de esta Comisión, hemos comprobado cómo se iba produciendo un acercamiento de posiciones, cómo los diferentes parlamentos autonómicos y gobiernos de las comunidades autónomas (cuya relación tenemos en estos instantes y, si es menester, se sometería a la consideración de los miembros de esta Comisión, pero no parece oportuno a efectos de una defensa lo más simple posible de nuestra posición); decía que esencialmente en los años 1994 y 1995, hemos visto cómo se produce un acercamiento de posiciones y se llega por parte de la Administración a un proyecto de real decreto, acompañado de orden ministerial, que se remite al Consejo de Estado y es éste quien dictamina, con determinadas consideraciones que desde nuestra perspectiva es menester tener en cuenta, de manera tal que el 28 de diciembre de 1995 se produce la resolución del Consejo de Estado, como correspondía, en los primeros meses de 1996, producir la correspondiente ordenación legislativa en desarrollo de lo establecido por el Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Pero la disolución de las Cortes, y consiguientemente el proceso electoral, ha llevado a que en los últimos meses, según hemos podido detectar, el tema quedó lógicamente en situación de cierta parálisis administrativa. Nos consta también que en este mes y pico de acción de Gobierno del Partido Popular se ha relanzado el mecanismo de diálogo, a efectos de perfilar la nueva normativa. Es por ello por lo que el Grupo Parlamentario Socialista, esencialmente con la intencionalidad de que ese capital negociador que se invirtió durante algo más de dos años y medio, que significó acercamiento de posiciones, que significó también endurecimiento de posiciones a la hora de la exigencia de las tecnologías que tendrían que llevar incorporadas las ambulancias y todo tipo de vehículos dedicados al transporte de accidentados, de pacientes, desde su domicilio a la clínica,

o cualquier instalación de tipo asistencial, aumentó las exigencias de toda índole en un amplísimo listado que aquí tenemos que no nos parece oportuno referenciar, razones esenciales que justifican la aparente lentitud en esta tramitación. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)**

Precisamente ese capital negociador, los acuerdos a los que llegaron todas las partes interesadas a las que he hecho referencia, justifican el deseo del Grupo Parlamentario Socialista —insisto— de que ese esfuerzo, esa convergencia de intereses y esa plataforma en la que nos encontrábamos meses atrás signifique la continuidad a efectos de aportar a nuestro pueblo los mecanismos de garantía tecnológica, de seguridad asistencial y, consiguientemente, de pureza administrativa a la hora de producir la Administración pública los correspondientes concursos públicos para adjudicar la prestación de los servicios. Es algo que no debemos despilfarrar y que estimamos debe hacer suyo el Gobierno, el Ministerio competente. Y de aquí la iniciativa que propone el Grupo Parlamentario Socialista.

Nada más, Presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Grupos que deseen fijar posición?

Por el Grupo de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: Brevemente, señor Presidente.

Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, porque nos parece que es adecuada toda la problemática que ha expuesto el señor Diputado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**. Reconociendo palabras del propio defensor de la propuesta sobre la capital importancia del tema y la gran complejidad que ha tenido su desarrollo, sentimos mucho decir que no nos parece en estos momentos adecuado aprobar esta proposición no de ley.

Se ha dicho ya que ha habido una gran complejidad sobre todo en la elaboración del real decreto que se propuso, pero en el informe del Consejo de Estado se dicen cosas muy importantes. Se llega a afirmar que el mejor consejo que puede darse al Gobierno pasa por un replanteamiento de la norma propuesta; que la nueva redacción que se dé al proyecto, en su caso, contribuirá sin duda a un servicio a los intereses generales; que no puede desconectarse de la articulación constitucional del modelo de Estado; y, como resumen, añade que en el Estado actual no procede aprobar el proyecto de real decreto por el que se establecen las características técnicas... Es decir, que no procede aprobar el proyecto. Eso lo dicen en diciembre de 1995, hace dos días.

Después ha habido la disolución de la Cámara, del régimen parlamentario, no se ha podido avanzar aunque, paralelamente, el Gobierno en funciones ha ido trabajando en

la cuestión, cosa que nos parece muy bien. Así lo reconoce el proponente cuando dice que durante el mes y medio de nuevo Gobierno se ha relanzado el tema. Por lo tanto nos parece en estos momentos fuera de lugar el instar al Gobierno la urgente aprobación. Démosle algo de tiempo para que pueda retomar lo que ya ha empezado y para que en su momento apruebe las líneas que establece el Consejo de Estado. Como ya he dicho, nos parece inoportuna la proposición no de ley. Por lo tanto, nuestro voto será negativo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Camps.

El señor **CAMPS ORTIZ**: Efectivamente, la línea argumental del Grupo Catalán, y fundamentalmente el dictamen del Consejo de Estado, deja claro que las tareas y las labores del desarrollo del reglamento, tal y como prevé el Reglamento de la Ley de Transportes Terrestres, tiene algunos problemas, incluso en algunos aspectos lo que hace es ahondar reglamentariamente en algunas cuestiones que, según el propio Consejo de Estado, tienen que ser reguladas por las comunidades autónomas.

Sería interesante recuperar parte del dictamen del Consejo de Estado sobre este proyecto de real decreto, porque hay cuestiones que pueden ser interesantes y que pueden fijar, en cualquier caso, la tarea del Gobierno, que continúa en línea del desarrollo de este real decreto. No sólo un Ministerio, sino dos Ministerios, el Ministerio de Sanidad y el Ministerio de Fomento, están trabajando en él.

Dice el Consejo de Estado que no entiende el carácter urgente de la petición de dictamen del propio Consejo, por entender que llevaban cierto tiempo elaborándose las tareas y los trabajos al respecto, y que llega con cierta premura a este cuerpo consultivo. Por lo que se refiere a las competencias y su regulación, señala el Consejo de Estado que respecto a las acciones sustantivas encuentra reparos en el planteamiento de la redacción del proyecto. Y añade que ésta fue llevada a cabo sin consideración a las competencias del Estado, lo que condujo a una búsqueda a posteriori de un título que justificase la imposición de la norma a las comunidades autónomas, cuestión que les preocupaba respecto de las competencias, tanto del Estado como de las comunidades autónomas. Y continúa el dictamen diciendo que lejos de constituir la respuesta a un problema específico de la sociedad, la lectura de las actuaciones sugiere que el proyecto se aprueba por el mero hecho de estar previsto en un reglamento hoy vigente. Añade: De igual modo, se obvia cualquier reflexión sobre las alternativas valoradas y sobre los efectos previsibles del proyecto para la Hacienda pública y para la sociedad en general.

Hay otra consideración del propio Consejo de Estado en este dictamen: Tampoco se dice nada —constata— de la previsible influencia del real decreto consultado sobre las tarifas de las ambulancias en general, etcétera, cuestiones ya que tienen que ver directamente con la materia que se desarrolla. Y, al final, el propio Consejo de Estado dice que el mejor consejo que se puede dar al Gobierno pasa por un replanteamiento de la norma propuesta, tanto desde la perspectiva competencial como desde el análisis de las

condiciones que lo justifican. La nueva redacción que se dé al proyecto, en su caso, contribuirá sin duda a un servicio a los intereses generales más acorde con el principio de eficacia consagrado en la Constitución, que en modo alguno puede desconectarse de la articulación constitucional del modelo de Estado.

Ante las lagunas que el Consejo de Estado encuentra en su dictamen sobre el real decreto, fundamentalmente el laborioso trabajo que vienen desarrollando en estos momentos los Ministerios de Fomento y Sanidad y Consumo, y a la vista de lo que han expuesto cada uno de los portavoces de los grupos políticos, el Grupo Popular propone una enmienda transaccional al grupo proponente, que sería la siguiente y que «in voce» paso a trasladar a esta Comisión: Que continúen las acciones tendentes a la regulación del transporte sanitario, a tenor del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, teniendo en cuenta el dictamen del Consejo de Estado, de diciembre de 1995.

Esa sería nuestra propuesta, ésa sería, en cualquier caso, la enmienda transaccional a la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Le agradecería que pasara a la Mesa una copia de la enmienda transaccional, para indicar si acepta o no acepta la enmienda transaccional.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En efecto, el Grupo Parlamentario Socialista acepta la enmienda transaccional porque responde a la filosofía y a la intención del grupo.

Una pequeña matización. Las intervenciones de los portavoces de algunos grupos me lleva a pensar que quizá se ha contestado en otra línea diferente a aquella en la que el Grupo Parlamentario Socialista se encontraba defendiendo la argumentación que sostenía su planteamiento.

El dictamen del Consejo de Estado, de finales de diciembre, ante un proyecto de real decreto hace una serie de matizaciones que nosotros consideramos oportunas y que deben ser tenidas en cuenta a la hora de la elaboración de la norma que lo regule. No existe planteamiento incoherente con nuestra posición.

Nuestra defensa esencial, y con ello termino, señor Presidente, es que la Administración pública, durante algo más de dos años y medio, llevó a cabo un esfuerzo negociador con los sectores afectados con las comunidades autónomas y ese esfuerzo negociador le llevó a un proyecto de resolución que el Consejo de Estado aconsejó retocar. A nosotros nos parecen muy oportunos esos retoques, y lo que queremos es que ese capital no se despilfarré.

Reitero que aceptamos la enmienda transaccional planteada por el Grupo Parlamentario Popular.

— **RELATIVA AL DERRIBO DE LAS OBRAS DE EDIFICACION E INFRAESTRUCTURA DE ACCESO EN EL RISCO DE FAMARA, SITUADO EN LA ZONA DE AMORTIGUACION DEL PARQUE NATURAL DE LANZAROTE Y RESERVA**

DE LA BIOSFERA DE LANZAROTE, Y A SU UBICACION, SI FUERA NECESARIO, EN OTRO LUGAR, PREVIA EVALUACION DE LOS DAÑOS AMBIENTALES Y LA REGENERACION DE LA ZONA. FORMULADA POR EL GRUPO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000075.)

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Pasamos al último punto del orden del día: Proposición no de ley relativa al derribo de las obras de edificación e infraestructura de acceso en el risco de Famara, situado en la zona de amortiguación del parque nacional de Lanzarote y reserva de la biosfera de Lanzarote, y a su ubicación, si fuera necesario, en otro lugar, previa evaluación de los daños ambientales y la regeneración de la zona. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Frutos.

El señor **FRUTOS GRAS**: Me imagino que posteriormente, en la medida en que hay enmiendas, hay otro turno de palabra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Hay aceptación o no de las enmiendas, señor Frutos, no debate.

El señor **FRUTOS GRAS**: Yo sólo tengo una enmienda, que es del Grupo Socialista. No sé si hay alguna otra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Hay otra enmienda presentada por el Grupo Popular.

El señor **FRUTOS GRAS**: No la tengo en mi poder. En todo caso, ¿se tiene que hablar ya de estas enmiendas en la primera intervención?

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): En la primera intervención habría que hablar sobre la proposición no de ley y sobre el contenido de las enmiendas. Y después de la defensa de las enmiendas, decir si acepta o no las enmiendas planteadas.

El señor **FRUTOS GRAS**: Nos encontramos con un problema que ha tenido una singular travesía durante este tiempo, porque se han cometido una serie de irregularidades, incluso una falta de atención y cortesía. Se defienden siempre las competencias de las comunidades autónomas, pero en este caso concreto prácticamente se han vulnerado todas: comunidades autónomas, ayuntamientos, permisos de obras, etcétera. Aunque luego se dirá que el Ministerio de Defensa delega y responsabiliza a quien tiene capacidad para hacerlo.

Hay 400 metros cuadrados de construcción en el risco de Famara, de Lanzarote, en un parque natural declarado reserva de la biosfera por parte de la Unesco en el año 1993. Este parque natural es, además, un lugar donde se

cobijan algunas especies prácticamente desaparecidas, ya no de Europa, sino del mundo, entre ellas la yesquera roja. En 1984 existían cuatro colonias de yesquera roja en perfecto estado, que eran además de una reserva de lo que diríamos patrimonio de la humanidad, un patrimonio cultural, turístico, etcétera. Es decir, era algo que valorizaba a la isla de Lanzarote, y en concreto a esta parte de la isla.

En aquel momento, 1984, el Ministerio de Defensa destruyó una de las colonias, de las cuatro existentes, con la construcción de una estación de observación para la seguridad nacional. Entonces se juró y perjuró que nunca volvería a ocurrir eso y que iba a haber una protección absoluta en el futuro sobre esta zona. De las tres restantes que quedaban, otra acaba de ser eliminada por una nueva instalación de «carácter militar», entre comillas, porque es un carácter militar muy singular. Ha habido muchos grupos y personas que han visitado las instalaciones y han llegado a la conclusión de que no tiene un carácter militar estricto. Un carácter muy singular, más bien parece una estación de veraneo en un lugar ideal.

De junio de 1995 a junio de 1996, prácticamente hasta junio o mayo de 1996, no ha habido ninguna protección militar en esta zona, absolutamente ninguna. Ni militar, ni de policía, ni de Guardia Civil, ni de guardias jurados. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)** El 28 de abril de este año entró en la zona y en las instalaciones una gente, cuyo testimonio concreto traeremos a esta Comisión si le parece oportuno a ésta. Es gente responsable, gente con una entidad personal y jurídica, puede venir aquí tranquilamente y depositar lo que ellos consideran una serie de razones que avalan la proposición no de ley que presentamos.

El 28 de abril —repito— entraron y no encontraron ni vallas, ni Guardia Civil, ni guardias jurados, ni soldados, ni nada. Sólo se instaló una valla de espinos —ni soldados, ni Guardia Civil— cuando hubo una serie de presiones en relación a la construcción, que se hizo casi de forma clandestina. Hay imágenes de televisión también de prácticamente todas las instalaciones —podemos montar el vídeo—, se pasaron las cámaras de televisión por todas las instalaciones sin encontrarse a nadie, no hubo nadie que les impidiera entrar ni nadie que les impidiera grabar.

Nosotros proponemos en nuestra proposición no de ley el derribo de estas instalaciones por tres motivos fundamentales: por innecesarias para la seguridad nacional, por ilegales y por antiecológicas y porque vulneran un espacio absolutamente protegido desde todos los puntos de vista, español y mundial.

Existen dos enmiendas del Grupo Socialista y del Grupo Popular. El Grupo Popular parte de la base de la protección de todo lo que queda y de las yesqueras rojas, pero no habla de derribo, por eso no podemos aceptarla. La del Grupo Socialista sí la podemos aceptar, porque habla en un primer punto de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno para que emita un informe sobre el posible impacto ambiental que sobre la yesquera roja produciría el posible derribo, no el que ha producido ya, de las actuales instalaciones del Ministerio de Defensa en el risco

de Famara, al norte de la isla de Lanzarote. Inmediatamente me referiré a este punto.

Y continúa diciendo el segundo punto de la enmienda del Grupo Socialista que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno (me imagino que aquí va una coma, estaría más correcto una coma) para que, en el caso de que el informe a que se hace referencia en el punto anterior concluyera que la demolición de las obras no produciría daño alguno en la yesquera roja, se proceda a la demolición de las obras, construcciones e infraestructuras del Ministerio de Defensa y a la adopción de cuantas medidas sean oportunas para la más urgente e idónea regeneración de la zona y de las yesqueras rojas destruidas donde antes se ubicaban las instalaciones del risco de Famara en la isla de Lanzarote. Y luego hay un tercer punto: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno de la Comunidad autónoma canaria para que tome las medidas legales necesarias para la preservación, protección, etcétera. De esto voy a hablar en concreto.

Estamos de acuerdo con esta enmienda porque estimamos pertinente que haya un estudio de impacto ambiental de lo que supondría la demolición de estas obras. Proponemos estudios para todo lo que sea necesario e incluso vamos a hacer una propuesta concreta. Pero ya decimos desde el primer momento que el derribo, de acuerdo con todo el movimiento ecologista, no tiene que ser en absoluto duro, ni por la maquinaria, ni por los métodos a utilizar. El derribo, la limpieza y la preparación para una regeneración se puede hacer perfectamente con la colaboración ciudadana de centenares de personas que están dispuestas, si es necesario (también están dispuestas a depositar su testimonio en esta Comisión), a hacer el derribo ladrillo a ladrillo, sin utilizar ninguna maquinaria pesada, sin utilizar ninguna maquinaria que pueda agredir aún más la zona. Cada domingo se concentran en la zona más de mil personas, que van allá, cantan, bailan, comen, beben, es decir, que hacen una fiesta, demostrando que el movimiento ecologista y el pensamiento más radicalmente democrático de la sociedad puede hacer las cosas alegremente; divertirse, pero al mismo tiempo reivindicar cosas absolutamente justas. Por tanto, quede claro que puede haber aquí una cadena humana que evite cualquier daño en la zona, superior al que se ha producido ya.

Como última razón debo decir que nadie se opone, tampoco nuestro grupo, a que si son necesarias las instalaciones militares se hagan en otro lugar, previo estudio de los daños ambientales y la regeneración de la zona de los pequeños daños que se puedan causar en un momento concreto, estudiando primero la necesidad de estas instalaciones militares.

Aceptando la realización de un estudio ambiental, las preguntas que hacemos a la Comisión de Medio Ambiente, para ser recuperadas si es necesario dentro de un tiempo, en la medida en que no se cumple lo que nosotros pensamos que es elemental, es a quién se adjudica este estudio y qué control va a tener este estudio. Sabemos que hay biólogos que tienen una determinada tendencia y otros que tienen otra. Hay físicos que son partidarios de la energía nuclear y otros que no lo son. Aquí todo el mundo tiene

sexo, identidad, personalidad e ideología; en este caso concreto, también.

Al mismo tiempo, como elemento de control democrático que está en marcha ya, hay una ley del Parlamento canario muy completa, de 1991, que se llama Ley para la protección de la flora vascular canaria, cuyo artículo segundo, apartado primero, hace una protección estricta de la yesquera roja. Además, una organización ecologista importante, Adena, en este momento funciona en este tema prácticamente como portavoz de todas las ONG nacionales, canarias e internacionales, que han tomado una posición concreta, que va en la línea de lo que hacemos nosotros en esta proposición no de ley. Adena se ofrece para, si es necesario, participar en la realización de este estudio —puede haber otras participaciones— en calidad de portavoz de todas estas organizaciones, sin ningún protagonismo. Como SS. SS. saben, Adena no es de las organizaciones que podríamos llamar más radicales dentro del movimiento ecologista, y, además, hace un estudio gratuito.

A nosotros nos parece interesante todo ello, entre otras cosas porque hay algunas organizaciones del movimiento ecologista internacional con cuyos planteamientos en este momento concreto no coincido —lo debo decir con claridad para que no se interprete mal—, pero que han promovido un cierto boicot al turismo en Canarias, lo cual sería bastante lamentable en una zona ya bastante castigada por toda una serie de circunstancias.

En definitiva, señoras y señores Diputados, nosotros hacemos una proposición no de ley que nos parece muy ajustada a la realidad de lo que ha ocurrido. Debo decir, ya a título personal, que a mí me duele mucho tener que demoler algo que se ha construido, porque es una riqueza económica que se tiene que destruir, gratuitamente en este caso concreto. Pero aunque sólo sea para que sea una experiencia que ilumine otras actuaciones en el futuro, tiene que llevarse a cabo este derribo con las características que he señalado, aceptando este estudio de impacto ambiental, pero buscando al mismo tiempo —y para eso esta Comisión debería ser generosa en las recomendaciones que haga o las decisiones que tome— la participación de gente que no es en absoluto enemiga de soluciones razonables, de sentido común, sino que quiere precisamente estas soluciones.

El señor **PRESIDENTE**: Como ha dicho el propio portavoz de Izquierda Unida, a esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas. La primera, del Grupo Parlamentario Popular. Tiene la palabra el señor Medina para su defensa.

El señor **MEDINA TOLEDO**: Yo he escuchado con gran atención la intervención del señor Frutos y quiero decir que, independientemente de cuál sea la voluntad transaccional de los grupos, lo que debemos hacer es tener un escrupuloso respeto a la verdad. En mi opinión, las informaciones expuestas como elementos para la toma en consideración de la proposición de ley, tienen inexactitudes gravísimas.

El Gobierno del Partido Popular, en el corto período de tiempo que va desde su toma de posesión hasta la fecha actual, ha demostrado sobradamente que tiene sensibilidad ecológica y un escrupuloso respeto al medio ambiente. Dos ejemplos claros: el primero, la creación de un Ministerio de Medio Ambiente, dotándolo de un gran ámbito competencial; y segundo, la decisión rápida respecto de la autovía de Madrid-Valencia con el respeto de las Hoces del Cabriel. Son hitos suficientemente claros. Y el Partido Popular aborda esta proposición no de ley con el mismo espíritu. Ahora bien, yo creo que lo anterior es perfectamente compatible con el respeto a otros valores de la comunidad, como son los de la defensa nacional.

Eso le lleva al Partido Popular a realizar un ejercicio de responsabilidad, cuyas razones espero ser capaz de trasladar a SS. SS. en los próximos minutos. Máxime —y eso hay que dejarlo claro desde el principio— porque el Partido Popular no está defendiendo ninguna acción, ningún trámite reglamentario que haya sido derivado de su acción política. Todos los hechos que nos ocupan se han realizado con una Administración bajo el Gobierno socialista anterior.

Lo que nosotros intentamos defender, como decía al principio, es la racionalidad de los acontecimientos y la compatibilización de los intereses medioambientales con la defensa nacional. Por eso es necesario, si bien brevemente, que se dejen claras algunas cuestiones y extremos que han sido aquí aludidos de forma en algunos casos falsa, aunque yo creo que esto procede de un error de información o de las fuentes de los proponentes y no de ninguna mala intención al respecto.

Primero: Las instalaciones tienen un interés estratégico real para la defensa nacional. Su emplazamiento no es capricho y está directamente relacionado con dicho interés. Sus señorías coincidirán conmigo en que lo delicado de los intereses de la defensa nacional hace que no se pueda uno extender en demasía en estas cuestiones, sobre todo si tienen difusión pública, pero los grupos parlamentarios tienen una representación en los lugares adecuados para pedir esta información. Por ello, la colocación de dichas construcciones en cualquier otro lugar, y sobre todo, según algunas conversaciones con algunos grupos ecologistas, etcétera, que vienen a querer decidir por razones ecológicas el lugar donde ellos estiman adecuada la ubicación de estas instalaciones, es realmente un argumento pueril y, desde luego, las instalaciones no tienen en absoluto carácter de meramente auxiliares. Puedo garantizárselo a sus señorías.

Segundo: Las obras e instalaciones que son objeto de este debate están absolutamente fuera del parque nacional de Famara, y eso se puede comprobar con la cartografía oficial de la Ley de Espacios Naturales del Archipiélago canario, donde se ve claramente que están fuera y no dentro. Hay determinados conceptos donde ya por aproximación es posible que las costas de Africa estén en la zona de amortiguación del parque natural de Lanzarote.

También es absolutamente falso que por cualquier motivo las obras puedan considerarse ilegales. Hay todo un rosario de actuaciones que se pueden demostrar cronológi-

camente de forma perfectamente clara y precisa, de manera que el Ministerio de Defensa, bajo el Gobierno socialista anterior, ha cumplido escrupulosamente con la legalidad vigente. Y ha marcado todos los pasos, incluso ha ido más allá porque después de la declaración de interés estratégico para la defensa de dichas obras, el Ministerio ha dado más pasos de aquellos a los que legalmente estaba obligado, con lo cual lo que está intentando es tener ese respeto con el medio ambiente pese al uso de defensa de dichas instalaciones. En particular, y esto es llamativo, el Ministerio de Defensa solicita y obtiene de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias autorización para construir en suelo rústico, que es preceptivo y es competencia de esa Consejería. Y se le concede sin más limitación que la de edificar una sola planta.

Sin embargo, en la autorización condicionada en ningún momento se hace referencia a la existencia de flora protegida en la zona. Y las edificaciones se han llevado a cabo con estricta sujeción al proyecto y a la autorización concedida. Además —y se puede constatar personalmente— están construidas según el estilo, forma y usos habituales de la isla de Lanzarote. Es más, muy cerca está la ermita de Las Nieves, construida de la misma manera, que, desde el punto de vista incluso del impacto visual, es mucho mayor que el de las instalaciones que estamos considerando.

Hay un cuarto punto que es importante considerar, que es que el derribo de las obras puede realmente producir un daño ecológico mayor que el que supuestamente se ha causado. Porque la restitución del terreno donde están las construcciones a como estaba al principio es prácticamente imposible a corto y medio plazo. Tenemos la sospecha de que lo que realmente se trata es de llevar a cabo lo que podríamos llamar eufemísticamente una venganza ecológica para ejemplo público. Pero lo que no se va a conseguir es el efecto restaurador que se quiere lograr sólo nominalmente.

El nuevo incremento de la actividad en la zona, el polvo, los escombros, la posibilidad de la escorrentía... A mí me hizo mucha gracia cuando me comentaron antes una zona turística. Yo espero que vaya lastrado con plomo para que no salga volando en el altiplano de Famara. Hay que estar allí, yo he estado allí el viernes pasado. A veces se tiende a hablar de lo que no se conoce por informaciones de terceras personas, y eso lleva a cometer errores de bulto.

Pues bien, con toda probabilidad —lo digo claramente—, la yesquera roja no tiene valor turístico, porque creo que los turistas no serán capaces de localizar en veinte o veinticinco metros una yesquera roja, que no está asociada, como una tunera o como una tabaiba, sino que hay que buscarlas prácticamente con lupa, porque no están asociadas de una forma evidente y clara. Luego de valor turístico, nada. Yo estoy seguro que cualquiera va allí y pisa una joya biológica de Lanzarote sin saber que la está pisando.

Sin pretender minimizar el posible daño causado, lo que sí constatamos, por lo que estamos diciendo, es que este daño ha sido magnificado de forma intencionada. Y existen indicios racionales de que en la zona, presumible-

mente, se han producido daños ecológicos de mucha mayor consideración, y posiblemente se siguen producido ahora, sin que sean objeto de denuncia ni de ninguna acción restauradora. Les voy a dar unos ejemplos clarísimos. Las construcciones —he visto con satisfacción que por aquí corren unas fotos que lo demuestran claramente, sería conveniente que SS. SS. las vieran— están al borde de una carretera existente, es una carretera que no ha sido construida específicamente con fines militares, sino que lleva a la ermita de Las Nieves, es un doble acceso que va desde Teguiise a la ermita de Las Nieves. Porque la actual, la vieja, como decimos nosotros, está llena de baches y se cae uno dentro. Esta nueva no ha sido construida por los militares, y las instalaciones están justo al borde.

Pues bien, la construcción de la carretera cruza esa colonia de yesqueras y probablemente habrá producido un daño ecológico infinitamente mayor que el que pueden haber producido estas obras militares, el cual, supuestamente, según dice un biólogo tan prestigioso como Wolfredo Wildpret, catedrático de la Universidad de La Laguna, en el caso de haberse producido por esa dispersión de las plantas que les comentaba, afectaría a veinte o treinta plantas, no más. Por tanto, la afirmación periodística, que también se ha hecho en esta Comisión, diciendo que se ha arrasado una colonia, es demagógicamente falsa. Yo he estado al lado y he tenido la oportunidad de ver cómo están empezando a tornar de verde en roja, porque también para saber eso hay que estar allí y hay que verlo.

El PIOT de Lanzarote, curiosamente, y hablamos de los daños ecológicos supuestamente causados y que se pueden seguir causando, clasifica los terrenos de esa altiplanicie como rústicos de potencial uso agrícola, con lo cual resulta que hay otras actividades humanas que en el pasado —y esto en esa foto también se ve con un hermoso cercado, con un enarenado verde, no acorde con el medio ambiente— obviamente han producido muchos más daños, hasta a la propia ermita, y nadie está pidiendo que se arregle la ermita ni que se le diga al señor que está plantando papas que las quite de allí.

Esto está magnificado y no tiene nada que ver con la protección ecológica. Hay otras razones detrás. También yo, señor Frutos, he estado anoche —perdón que lo aluda— cuarenta minutos, desde las once hasta las doce menos veinte, hablando con los ecologistas, y mantienen una postura radical de defensa de una posición que no tiene que ver nada con el medio ambiente; es un enquistamiento con el Ministerio de Defensa. Ninguna voz se ha levantado para denunciar esas supuestas agresiones. Y también tengo que decir que los militares han sido en la protección del perímetro absolutamente escrupulosos, poniendo una alambrada, como bien dice, en precario para evitar otros choques y otras dificultades. Pero curiosamente —y eso lo reconoce en una nota interior un biólogo del Gobierno de Canarias— es probable que los manifestantes que cada domingo van, como en una romería ecológica, caminando alrededor de las instalaciones y poniéndose enfrente pueden haber pisoteado y producido un daño mayor a las yesqueras rojas que el que se ha producido en las veinte o treinta plantas de la edificación. Estamos frente a un asunto abso-

lutamente tergiversado, donde se pulsa la sensibilidad ciudadana, muy lógica, con un cúmulo de circunstancias falsas. Pero yo creo, señor Frutos, porque reconozco perfectamente su interés personal y el de Izquierda Unida por el medio ambiente, y lo valoro, que lo intentan utilizar para algo que no es un noble fin ecológico.

Pues bien, diría más. No es la presión popular, es la sensibilidad del Partido Popular, que no es lo mismo, a través del Ministerio de Defensa y de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias —donde en virtud de unos pactos con Coalición Canaria hay una consejera del Partido Popular—, la que ha hecho que estén ya trabajando en la línea de suscribir un convenio que permita estudiar los mecanismos de enraizamiento y de propagación de la yesquera roja. Porque no sé si saben también sus señorías que los biólogos no tienen muy claro cuáles son esos mecanismos, y probablemente ésta es la oportunidad de que con financiación de la Consejería de Política Territorial y del Ministerio de Defensa podamos saberlo. Por eso yo temo que los tres meses de la enmienda socialista, o los que se esté dispuesto a admitir, son muy voluntaristas, y no sé si científicamente será posible decidir los temas tan claramente en ese tiempo. Lo que sí es lógico es, primero, que el Ministerio de Defensa intente no producir ningún daño más, con lo cual, curiosamente, el acotamiento del terreno por usos militares lo que puede es preservarlo, con un reglamento de usos adecuados, de posibles acciones controladas y de nuevos daños a la flora. Y además hay una voluntad de conocer profundamente este tema y de que sirva de alguna manera de precedente para que se hagan perfectamente compatibles los usos de la defensa con los del medio ambiente.

Yo no sé si por la pasión de hablar de los temas de nuestra tierra, de los que conocemos bien, me he extendido un poco más de la cuenta, y les agradezco su atención. Independientemente de cuál sea la voluntad de los distintos grupos, creo que la posición correcta, la que es respetuosa —como dice precisamente la justificación de nuestra enmienda de modificación— es la del Partido Popular, ya que la preservación del medio ambiente es perfectamente compatible en este caso con los intereses de la defensa nacional. Por lo cual, sin proceder a la demolición de las instalaciones realizadas, se propone que se realicen acciones de estudio y correctoras necesarias para preservar la flora en los terrenos colindantes.

El señor **PRESIDENTE**: Para la defensa de la otra enmienda presentada, tiene la palabra la señora García-Hierro, del Grupo Parlamentario Socialista.

La señora **GARCIA-HIERRO CARABALLO**: Buenos días, señoras y señores Diputados, señor Presidente. Intervengo en representación del Grupo Parlamentario Socialista para fijar la posición ante la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, así como para la defensa de la enmienda de sustitución presentada por mi grupo.

La proposición que se presenta por Izquierda Unida pretende el derribo de las instalaciones de observación

para la seguridad nacional, dentro del objetivo de control de la costa atlántica al norte de Africa. En concreto, se hace referencia a unas instalaciones del Batallón de Guerra Electrónica, creado en 1984, que se ubican en dos parcelas adquiridas en abril de 1989 por el Ministerio de Defensa en las proximidades de la ermita de Las Nieves, en la isla de Lanzarote, suelo catalogado como rústico y agrícola, que permite diversos usos y edificaciones, unifamiliares, almacenes de uso social, etcétera, de acuerdo con lo establecido en el Plan Insular de Ordenación del Territorio de Lanzarote. Se trata de una edificación de unos 400 m² aproximadamente, situada frente a una carretera preexistente —ya se ha dicho aquí—, al lado de la ermita de Las Nieves, ermita visitada efectivamente de manera masiva, y junto a cultivos y plantaciones nada autóctonos ni familiares con la yesquera roja. Las citadas instalaciones están fuera de la zona delimitada como espacio natural. El lugar se consideró idóneo por el Ministerio de Defensa, dada su proximidad a la costa africana, para el mejor cumplimiento del objetivo citado de seguridad y defensa nacional, y una vez desestimada la anterior propuesta del Ministerio de la Defensa por motivos también de impacto medioambiental y que estaba situada en el Parque Natural de Lanzarote, en el municipio de Tegui. Es claro que estas instalaciones no se encuentran en modo alguno ni dentro del espacio natural del parque ni en su área de influencia, que por tanto está protegida. No obstante, las citadas instalaciones de la Unidad de Transmisiones se encuentran en un área declarada reserva de la biosfera, según acuerdo de la Unesco de 13 de octubre de 1993; afectan a una de las colonias de yesquera roja de Famara, especie de la flora vascular silvestre de la Comunidad Autónoma de Canarias, que goza de especial protección, de acuerdo con la Orden de 20 de febrero de 1991, y está a su vez registrada en la Directiva de Hábitat de la Comunidad Europea, quedando por ello sometidas a la protección y al control, de acuerdo con la normativa legal vigente, de la Comunidad Autónoma de Canarias.

Se trata, por tanto, de unas obras legales, que se construyen al amparo de los correspondientes permisos legales, de acuerdo con la Resolución de 28 de julio de 1992 de la Dirección General de Política Territorial, que autoriza la construcción de las mismas ajustándose a lo establecido en el PIOT de 1973, de uso permitido y remitiéndose la solicitud de licencia para que se presente ante el Ayuntamiento de Tegui. Asimismo, y de acuerdo con la Resolución de 22 de julio de 1994 del Ministerio de Defensa, se declara obra de carácter urgente y excepcional para el interés público, en razón de los fines de defensa nacional. Y de acuerdo con la Orden 8/1987, de 11 de febrero, la Comandancia de Obras de Canarias comunicaba el 25 de agosto de 1994 al Ayuntamiento de Tegui que las obras comenzarían el 26 de julio de 1995, sin que el Ayuntamiento objetase nada en contra hasta el 5 de noviembre, que resolvía la suspensión de las obras sin tener en cuenta lo especificado en torno a la legalidad de las mismas y en torno a las competencias del Ministerio de Defensa. Por tanto, desde el punto de vista legal no se ha cometido ningún error administrativo ni irregularidad. Y queremos que quede constancia de que el procedimiento seguido ha estado ajustado

a derecho, ha sido transparente, a pesar del carácter excepcional de la obra de la instalación que estamos tratando.

Ahora bien, desde el punto de vista del impacto medioambiental o ecológico en la protección y preservación de la yesquera roja, puede observarse que por parte de las administraciones competentes quizá no haya habido el celo suficiente en este caso y en los otros casos citados; ermita, cultivos, romerías, carretera que accede al lugar, etcétera. Se trata, por tanto, de proteger una especie de la flora en la que nosotros, el Grupo Socialista, coincidimos con la opinión pública, expresada por diversos sectores sociales y políticos de Lanzarote, en que deberán tomarse medidas que permitan, primero, evaluar el daño o el impacto causado a la yesquera roja; segundo, su posible recuperación en las zonas afectadas. Por ello proponemos (y quiero hacer una aclaración al portavoz de Izquierda Unida, que ha leído una enmienda que corresponde a un primer borrador, que estudiamos, pero que no es la enmienda formalmente presentada, aunque ésta recoge en términos generales lo mismo), como digo, proponemos que se haga un informe por el recién creado Ministerio de Medio Ambiente. Se ha dicho que existe una sensibilidad muy especial por parte del Grupo Popular respecto a los temas de medio ambiente y a este problema en concreto. Nosotros en absoluto dudamos de ello, pero nos extraña que en el contenido de la enmienda alternativa que presentan no se haga ninguna mención expresa a la participación de este Ministerio, y sí que sea el Ministerio de Defensa y el Gobierno canario quienes hagan el estudio y la regeneración de la zona afectada. A nosotros nos parece que sería justamente el Ministerio de Medio Ambiente, junto con el Ministerio de Defensa y con la Comunidad Autónoma, en el marco de las competencias que cada una de ellas tiene, los que tendrían que hacer un informe que nos permitiera tener una opinión con rigor de hasta dónde han llegado los daños producidos por la construcción de la Unidad de Transmisiones en la yesquera roja o en cualquier otra especie autóctona. El estudio y las consecuencias que sobre el mismo se derivaran nos permitirían, yo creo, tomar una posición más rigurosa en torno a si es precisa la demolición de las actuales instalaciones. Nosotros creemos que en ese estudio pueden participar expertos de prestigio reconocido, expertos de la Unesco, para así salvaguardar, de alguna manera, la inquietud que el señor Frutos ha manifestado. Nosotros creemos que sería por parte de las autoridades competentes un gesto positivo que tranquilizaría a todos los que queremos actuar de manera sensata y seria en el respeto de lo que es defender la seguridad nacional con la compatibilización, efectivamente, del medio ambiente. Porque creemos que no se trata, en absoluto, de una batallita entre partes. Se trata de un asunto de enorme importancia, como es la seguridad nacional de un Estado, con la compatibilidad y la defensa también de algo que es patrimonio no sólo de los ciudadanos de Lanzarote, no sólo de los ciudadanos canarios y de nuestro país, sino de la humanidad.

Y al margen del énfasis y de dónde queramos poner el acento, creo que estamos todos obligados a buscar una solución, la solución que permita el menor deterioro para la yesquera roja existente en Lanzarote, pero es evidente que

esa solución tiene que estar soportada en esos informes a los que hace referencia nuestra enmienda, porque de esa manera estaremos cumpliendo con nuestra obligación, la obligación que tenemos de preservar ambos derechos, el derecho a la seguridad y el derecho a un medio ambiente adecuado para nosotros y para las generaciones futuras. No puede ser sólo un discurso. Quienes representamos a los ciudadanos tenemos que hacer un ejercicio de responsabilidad y de compatibilidad, que yo creo que es posible, ante la opinión pública, por la intranquilidad y por la preocupación del deterioro que se haya podido producir y que nosotros desconocemos hasta dónde alcanza. Efectivamente hay informes de expertos que dicen que alcanza a veinte o treinta plantas. Hay otros informes también de responsables del Gobierno canario, muy recientes, de este mismo año, del mes de mayo, que dicen que la afectación ha sido mucho más crítica. Como nosotros lo que queremos es actuar en rigor, creemos que nuestra enmienda posibilita que esta Cámara actúe en un tiempo prudente. Decía el portavoz del Grupo Popular que podría aceptarla si se ampliara a seis meses. A nosotros nos parece bien, porque todo lo que sea que ese informe se haga por personas rigurosas, aceptadas por las administraciones, sin ningún perjuicio y ningún tipo de prevención ni de apriorismos por nadie, sería bueno que lo pudiéramos discutir, conocer cuál es el alcance de los daños y cuáles son las propuestas que se plantean para la regeneración y para, sobre todo, la preservación de la yesquera existente en Lanzarote.

Esa es nuestra voluntad, una voluntad de compromiso, sabiendo que es difícil no contestar a algunas de las cuestiones que se han dicho aquí, y a mi grupo quizá en este momento simplemente le quepa la satisfacción de decirle al portavoz del Grupo Popular que en este asunto, como en otros tantos, hemos actuado en la defensa de los intereses de los ciudadanos españoles de la manera yo creo que más acertada posible. Por eso la gestión del Ministerio de Defensa queda claro que ha sido legal, que ha sido transparente y que no se puede en ningún caso justificar que ha habido ninguna violación del derecho, queda claro que ha habido ese respeto y queda claro también que nosotros defendemos la Ley 4/89 que protege las especies como ésta. Es una herencia que ustedes reciben y que ahora que gobiernan tendrán la dificultad de hacer compatibles intereses que tienen que serlo, que deben serlo y que pueden serlo, y que a veces pueden parecer ante la opinión pública, según se argumenten, incompatibles. Sinceramente creo que se manifestará el interés y la sensibilidad del Grupo Popular si admite que al menos el Ministerio de Medio Ambiente tenga algo que decir en ese informe, en la planificación y en las propuestas que se hagan de acuerdo con la recuperación y la protección de la yesquera roja.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergencia i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, después de la intervención de la portavoz del Grupo Socialista, muy detallada en todo lo que hace referencia al tema de permisos, y también después de la brillante y espléndida

exposición del portavoz del Grupo Popular, señor Medina —y lo cito para que conste en el «Diario de Sesiones» nuestra admiración por ello—, nuestro grupo saca la conclusión de que le parece oportuna la proposición no de ley porque al menos nos permite tener demostración en la Comisión del respeto con el medio ambiente. De todas maneras, no podemos estar de acuerdo con el texto de la proposición no de ley. Es un texto que me parece muy radical en estos momentos. Nuestro grupo también ha recibido a representantes de los ecologistas. En verdad no nos coincide exactamente lo escrito con lo que vemos en la documentación gráfica —ha corrido otra por la Cámara esta mañana— y vemos que la edificación que se ha construido no ha necesitado grandes e importantes movimientos de tierra con máquinas excavadoras. Señorías, lo digo porque tengo mucha experiencia profesional en la cuestión de las infraestructuras, construcciones, obras de edificación, obra civil, lo que sea en este tema. El terreno se ve que es relativamente inclinado, pero no hacen falta esos grandes movimientos, aunque sí los ha habido. También creo que no han sido dañadas grandes superficies de yesquera roja, porque la mata está muy dispersa en el territorio.

Por tanto, a nosotros nos parece que proceder al derribo según la proposición, es muy grave. Se necesita más estudio por la Consejería y por el Ministerio. Dice que también debe derribarse la infraestructura de acceso, cuando verdaderamente no hay infraestructura de acceso en este momento derivada de la obra, porque la carretera existente va a la ermita y por tanto el edificio da a la carretera, no hay infraestructura existente y no se puede inutilizar la carretera, destruirla, y más cuando es una zona en la que en otros momentos no ha habido ningún movimiento que haya paralizado los cultivos, que se ven bastantes y mucho más extensos que la propia construcción.

Por consiguiente, nosotros no podemos votar a favor del texto de la proposición no de ley tal como se nos presenta. No hablo de la enmienda del Grupo Popular porque ya ha dicho el proponente que no va a ser aceptada. Votaríamos favorablemente la enmienda de sustitución que ha presentado el Grupo Socialista porque incluso habla de la demolición si los estudios llegasen a esta conclusión. Por tanto, es respetuosa con lo que se pide en la proposición no de ley, aun cuando deja el interrogante de que sea el estudio el que determine. En todo caso lo que lograríamos en la Comisión sería dar toda la fuerza que puede necesitar la defensa de las colonias de la yesquera roja en la zona. Eso me parece muy positivo. Podría ser aceptada esta enmienda. El portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ha dicho que la iba a aceptar, pero ha leído un texto que después ha sido variado. Si esta enmienda es aceptada, nosotros la votaremos favorablemente. Si no es aceptada, nuestro voto será negativo a la proposición no de ley en su texto original.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Coalición Canaria tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Señor Presidente, yo no sé si este asunto ha sido excesivamente magnificado, porque

en estos temas la medida de si ha sido mucho o poco depende de la sensibilidad de cada uno. En cualquier caso, lo que sí parece claro y contundente es que es una obra ilegal. Que sea una actuación ilegal no quiere decir que haya que derribarla. No se puede prejuzgar. Hay que ver si es legalizable o no es legalizable. Porque si no, señorías, ¿qué va a ser una obra ilegal? Si esta obra no cumple con la Ley canaria de protección de la flora y fauna, si no tiene estudio de impacto ambiental y no tiene licencia municipal ni el preceptivo informe del Cabildo de Lanzarote, si no cumple estos requisitos, claramente está al margen de la legalidad. Esto no implica, repito, que pueda ser legalizable con posterioridad.

Para entendernos voy a dar algunos datos que no se han aportado a la Comisión. Existen en estos momentos en la zona cuatro colonias de yesquera roja. Esta planta se extiende en una superficie de alrededor de 200.000 m² en la zona. El Ministerio del Ejército tiene adquiridos alrededor de 25.000 metros, que son los que existen en estos momentos vallados. Y la actuación, donde se han llevado a cabo movimientos de tierra que han podido dañar esta planta, implica en torno a 1.000 metros. No debemos pasar por alto que con motivo de la construcción de otra instalación militar también, ubicada ya en la zona, se destruyó una de esas cuatro colonias de yesquera roja. Todas las actuaciones —se ha dicho ya por algunos portavoces pero yo creo que es importante insistir en ello— se han realizado fuera, y eso es cierto, de los espacios naturales protegidos de la zona, y en bien del interés cultural de la ermita. Pero también es cierto que cuando el Ministerio de Defensa se dirigió al Ayuntamiento de Tegui se demandando licencia municipal, éste recaba informes del Cabildo de Lanzarote porque era el único cabildo en aquellos momentos en que se solicita la licencia que tiene en vigor el Plan Insular de Ordenación del Territorio. Hemos de tener en cuenta que el Plan Insular de Ordenación del Territorio tiene rango de ley y, por tanto, para cualquier actuación a realizar dentro del territorio insular de Lanzarote es preceptivo el informe del cabildo, máxime, como bien se ha dicho por anteriores interlocutores, cuando el suelo lo califica el plan insular como potencialmente agrícola. El Cabildo de Lanzarote emite un informe negativo a la petición del Ministerio de Defensa. Y una vez que se ha producido la denegación por parte de lo que nosotros entendemos que es la institución competente para informar la petición de licencia, que es el cabildo, se dirige a la Dirección General de Disciplina Urbanística del Gobierno de Canarias, que también deniega la petición de licencia. Es entonces cuando se recurre ante el Consejero de Política Territorial de aquellos momentos, que haciendo la interpretación de que no está en vigor el Plan Insular de Ordenación del Territorio, que —repito— califica el suelo como potencialmente agrícola, sino que existe el planeamiento general anterior al plan insular que lo calificaba de rústico, otorga licencia a la construcción demandada por el Ministerio de Defensa, con la condición de que no sean dos plantas, como se prevé en un principio, sino que se construya una sola planta.

Se ha dicho también por parte del proponente de la iniciativa no de ley que de la yesquera roja, dentro de la Ley

canaria de protección de la flora y fauna, existen catalogadas unas plantas que son de máxima protección, y otras que no. Precisamente la yesquera roja tiene el calificativo de máxima protección. No podemos pasar por alto tampoco en esta Comisión, como representantes del pueblo, que es curioso que el Cabildo de Lanzarote, los siete ayuntamientos, los colectivos empresariales y sindicales, todas las asociaciones, absolutamente todo Lanzarote, todas las organizaciones que he citado, están por el derribo de la instalación construida.

Yo creo que también hay que poner en la balanza, a la hora de adoptar una decisión, la opinión técnica. Existen opiniones técnicas en el sentido de que probablemente es peor el remedio que la enfermedad; que el llevar a cabo el derribo de la obra puede suponer un deterioro mayor en la zona que el producido ya con la construcción de la misma. Por eso parece razonable y coherente la enmienda propuesta por uno de los grupos, en el sentido de evaluar el impacto producido por las obras para ver si son legalizables o no lo son y, en función de ese informe, actuar. No debemos restringir el informe al Ministerio de Medio Ambiente, tenemos que tener en cuenta que estamos en un Estado de las autonomías, y en este caso tiene que escucharse con bastante atención la posición del Gobierno de Canarias, la posición de la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias.

De lo que se deduzca de ese estudio de evaluación en cuanto a si hay que derribar la construcción o conservarla, lo que sí parece claro es que tendremos que buscar un acuerdo del Ministerio de Defensa con la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias, dada la amplia superficie que tiene el Ministerio de Defensa en esta zona, para que el entorno sea declarado sitio de interés científico, de acuerdo con lo que prevé la legislación canaria de espacios naturales protegidos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Frutos, dado que las intervenciones de los portavoces de los grupos que habían presentado enmienda, sobre todo la del Grupo Popular, han excedido lo que es la simple presentación de la enmienda, le voy a conceder la palabra para un turno de réplica y para que deje muy clara la posición del proponente sobre las enmiendas que se han presentado.

El señor **FRUTOS GRAS**: Voy a ser muy breve. Anuncio que acepto la segunda propuesta del Grupo Socialista, incluso con la enmienda «in voce» del Partido Popular. Ya nos veremos las caras dentro de tres meses o dentro de seis, no hay prisa. Si hay daño, ya está hecho. Si se puede enmendar el daño, lo enmendaremos. Creo que el señor Medina ha dicho que esto puede ser una venganza. Desde el discurso funerario de Marco Antonio ante el César, ya sólo los discursos me gustan estéticamente, pero los contenidos me los creo si realmente son creíbles. El suyo no me parece creíble: son las argumentaciones que yo siempre he escuchado en el momento que se intenta vender algo, que al cabo de un tiempo se demuestra con argumentos científicos rigurosos que no era vendible.

Permítame, señor Medina, que le conteste de la misma manera que usted ha intentado decir que era un ingenuo, que estaba instrumentalizado por determinados grupos ecologistas radicales, etcétera. Yo las cosas me las creo cuando empíricamente se demuestra que se corresponden con el envoltorio, lo que el representante de Convergència i Unió ha expuesto como brillante discurso para figurar en los anales de la Cámara.

Yo acepto esto porque me parece que tenemos tiempo para irlo viendo. Además, me da la impresión de que da bastante margen a las gentes que en cualquier sociedad son normalmente la vanguardia, en este caso concreto el movimiento ecologista en sus diversas vertientes y en su pluralidad, pues son los que más conciencia han ido creando a lo largo de los años en la sociedad.

Esta mañana he escuchado en la radio que teníamos dificultades en España para la exportación de determinados productos porque utilizábamos mucho PVC. Incluso Alemania, con un pensamiento conservador como el que representa el señor Khol, ha tenido que recoger en sus programas concretos, como partido y como Gobierno, toda una serie de elementos que el movimiento ecologista ha ido defendiendo durante muchos años, y que durante muchos años también ha estado en la más absoluta soledad, siendo tratado en muchos casos —como a veces les trata aquí todavía— de personas fuera de la realidad, fuera de la vida.

Hagamos con la yesquera roja, con un parque natural, con la protección del medio ambiente en general, un compás de espera de seis meses, veamos lo que hay, y, en todo caso, tomen nota de cómo se han hecho las cosas para en otra ocasión hacerlas de otra forma y mejor.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Frutos, le ruego que nos haga llegar exactamente cómo queda la redacción. Tiene la palabra la señora García-Hierro.

La señora **GARCIA-HIERRO CARABALLO**: Quisiera decir que lo que añade a nuestra enmienda es ampliación del plazo y, en unas circunstancias donde se permita por razones medioambientales, poderlo hacer en ese plazo.

Nosotros estamos de acuerdo, pero hay un compromiso en esta enmienda que esperamos que se cumpla por parte de las administraciones competentes, en este caso Ministerio de Medio Ambiente y Ministerio de Defensa y Gobierno canario, para en un plazo no superior a seis meses, comparecer ante esta Comisión y darnos cumplida información no sólo oral sino escrita, de todas las investigaciones que al respecto se hayan llevado a cabo. Eso nos permitirá abundar en lo que decía al final de mi intervención. Como dicen en mi tierra, hechos son amores y no buenas razones.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de este sexto punto, suspendemos la Comisión hasta las trece horas en punto.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, vamos a proceder a la votación de las proposiciones no de ley que han sido debatidas.

Primera proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que impulse, en coordinación con las Administraciones Autonómicas, provinciales y locales, un plan extraordinario de inversiones para afrontar la renovación de las redes de suministro de agua potable. Esta proposición no de ley se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta proposición no de ley.

La segunda proposición no de ley es la relativa a la prohibición de los contaminantes orgánicos persistentes (COPs) y elaboración de un plan nacional de prevención de la contaminación marina. También se vota en sus propios términos.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

Proposición no de ley número 3, sobre construcción de diversas autovías en la Comunidad Autónoma de Galicia. Se vota en los términos de la enmienda propuesta por el Grupo Socialista, con las modificaciones propuestas a su vez a esa enmienda por el señor Vázquez, del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

La proposición no de ley relativa a la adhesión de España a la Organización Europea para la seguridad de la Navegación Aérea (Eurocontrol) ha sido retirada por el grupo proponente.

La proposición no de ley número 5 es la relativa a las normas de desarrollo del Reglamento de la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres precisas para completar y hacer efectiva la regulación del transporte sanitario. Esta proposición no de ley se vota en los términos de la enmienda propuesta *in voce* por el Grupo Popular y aceptada por el Grupo Socialista, proponente de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Proposición no de ley relativa al derribo de las obras de edificación e infraestructura de acceso en el risco de Famara, situado en la zona de amortiguación del Parque Natural de Lanzarote y reserva de la biosfera de Lanzarote, y a su ubicación, si fuera necesario, en otro lugar, previa evaluación de los daños ambientales y la regeneración de la zona. Se vota en los términos de la enmienda del Grupo Socialista, con las modificaciones propuestas por el Grupo Popular y aceptadas por el Grupo Socialista y el grupo proponente de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad.

Se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.