



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1999

VI Legislatura

Núm. 812

## INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. MANUEL NÚÑEZ PÉREZ

Sesión núm. 70

celebrada el miércoles, 1 de diciembre de 1999

Página

### ORDEN DEL DÍA:

#### Proposiciones no de ley:

- |  |       |
|--|-------|
| — Sobre la privatización de la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (Enatcar) Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001086) .....   | 24152 |
| — Sobre el cumplimiento del acuerdo adoptado por la Comisión de Infraestructuras en el mes de mayo de 1998, relativo a que los trenes de Madrid a Valencia, desde Fuente la Higuera a Xátiva, paren en la antigua estación de Vallada y que el Gobierno presupueste el coste necesario para la remodelación de la antigua estación de Vallada (Valencia) Presentada por los Grupos Socialista del Congreso e Izquierda Unida (Número de expediente 161/001387) ..... | 24154 |
| — Relativa a la realización de un estudio sobre la conveniencia de implantación de un servicio de comunicación ferroviario ligero entre las principales poblaciones que configuran el área metropolitana de Tarragona. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001746) .....  | 24156 |

	Página
— Por la que se insta al Gobierno a desarrollar el artículo 78 de la ley 27/1992, de puertos del Estado y de la Marina Mercante, en lo relativo a las embarcaciones de recreo o deportivas. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/001440) .....	24159
— Relativa a la realización de gestiones para posibilitar la permanencia de la flota de bajura en la dársena del puerto de A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001481) .....	24161
— Sobre protección de la infancia frente a la publicidad en la televisión. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001776) .....	24163
— Relativa a la conexión ferroviaria entre Algeciras y San Fernando (Cádiz), al objeto de que el Ministerio de Fomento la contemple en su planificación vigente de ámbito estatal. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001524) .....	24167
— Sobre transporte aéreo en las Illes Balears. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001538) .....	24169
— Relativa a la imposición de servicio público en las rutas aéreas entre las Illes Balears. Presentada por el mismo Grupo Parlamentario. (Número de expediente 161/001743) .....	24169
— Relativa a la conexión de Galicia a través de alta velocidad con la red española y europea, y a su inclusión en los planes de infraestructuras ferroviarias diseñados por el Gobierno. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001752) .....	24173
— Para incentivar a aquellas empresas del sector del transporte de viajeros y mercancías por carretera que reduzcan sus emisiones contaminantes. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán de Convergència i Unió. (Número de expediente 161/001701) .....	24176
— Sobre modernización de las infraestructuras y ampliación de los servicios ferroviarios en la región de Murcia. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/001527) .....	24178
— Relativa a la construcción de la autovía del Cantábrico. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/001772) .....	24181
— Sobre medidas para la adecuación de la red ferroviaria de Alicante y su entorno. Presentada por el Grupo anterior. (Número de expediente 161/001608) .....	24183
— Relativa al cumplimiento de los compromisos previstos en la ley del trasvase Guadiaro-Majaceite y obras complementarias del mismo. Presentada por el mismo Grupo parlamentario. (Número de expediente 161/001698) .....	24186

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

#### PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **SOBRE LA PRIVATIZACIÓN DE LA EMPRESA NACIONAL DE TRANSPORTES DE VIAJEROS POR CARRETERA (ENATCAR). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001086.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Vamos a comenzar la sesión número 69 de la Comisión de Infraestructuras.

Tenemos un orden del día muy numeroso en temas y, con el buen trabajo de SS.SS. y la colaboración que ya les solicito, esperamos poder terminarlo antes de las dos, que será la hora en la que, según acuerdo de la Mesa y portavoces, se debatirá el último punto por hoy. A partir de las dos no entrará ningún punto nuevo y quedarán pendientes para la próxima sesión. Las votaciones serán todas después de las dos de la tarde o, dicho con más precisión, nunca antes de las dos de la tarde.

El primer punto del orden del día es una proposición no de ley sobre la privatización de la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera (Enatcar), presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (El señor Ortiz González pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: ¿A qué efectos me pide la palabra, señor Ortiz?

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, para solicitar, en nombre de mi grupo, una modificación en el orden del día consistente en que la proposición que figura con el número 9, se vea, si es posible, no antes de las doce y media, porque la persona encargada de su debate por nuestro grupo está en otra Comisión. Me parece que cuento con el acuerdo de los demás grupos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El resto de los grupos tienen algún problema con esta alteración del orden del día? **(Pausa.)** Entonces así se hará.

Estábamos diciendo que la primera proposición correspondía al Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y, para su defensa, damos la palabra al señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Con mucha brevedad, puesto que la proposición no de ley ha quedado desfasada en el tiempo, teniendo en cuenta que se presentó antes de la decisión de privatizar y de la adjudicación, en este caso al grupo Alsa. Nosotros seguimos manteniendo las mismas reservas que hemos tenido a lo largo de todo el proceso de privatización de Enatcar, pensamos que no ha sido un proceso totalmente transparente y que ha habido dificultades en la concurrencia de distintos grupos. Sobre todo hay un lunar importante, que ha sido la negociación del plan de futuro de la empresa, requisito que el Gobierno siempre ha dicho que era imprescindible para proceder a la privatización. La privatización se produjo sin tener un acuerdo real con los trabajadores y continúan en nuestro ánimo serias dudas sobre el futuro de los trabajadores del grupo Enatcar y del propio grupo como tal, corriendo riesgos de posible división en distintas secciones de lo que debe mantenerse como grupo por el servicio que prestaba.

Seguimos manteniendo las objeciones a la privatización, entendiendo que Enatcar prestaba un servicio público muy importante para garantizar además el transporte de viajeros en algunas líneas de débil tráfico que no se pueden abordar desde una perspectiva exclusivamente privada, y que sólo la presencia de una empresa pública de transporte de viajeros puede garantizar la atención a distintas regiones y localidades que de otra manera no puede darse. La propia comisión de seguimiento de las privatizaciones, en el informe previo que ha efectuado, tiene serios reparos al proceso de privatización. Creemos que la SEPI, una vez más, no ha tenido en cuenta las recomendaciones que ella misma había determinado para todas las privatizaciones y ahí está el informe en el que se reflejan serias dudas sobre este proceso.

No obstante, retiramos los puntos 1 y 2 y mantenemos vivos el 3, 4 y 5, con la corrección de que, en lugar de decir en el punto 3 «los posibles futuros accionistas», diría «los accionistas o compradores, en su caso, de forma individual... deben garantizar un plan de futuro», que es a lo que se refiere. El punto 4 hace referencia a que Enatcar, como otras empresas públicas, tiene patrimonio histórico, es decir cuadros y otra serie de cosas, que entendemos que se compró con dinero público y que debe revertir al sector público, al Estado y no ir acompañando la venta de la

empresa. Por último, en el apartado 5 se hace referencia a la situación peculiar que tienen una serie de trabajadores que en su día pertenecían a la plantilla de Renfe, que fueron empujados literalmente para pasar a formar parte de Enatcar, garantizándoles, mediante carta en algunos casos y en otros no, la posibilidad de excedencia forzosa para poder regresar en algún momento a Renfe. En este caso, a pesar de los esfuerzos negociadores, esta posibilidad se bloqueó. No sabemos muy bien si es responsabilidad de Renfe o si es responsabilidad del Ministerio de Hacienda, en cuanto que entendía que esta cuestión tenía un coste elevado. Lo cierto es que hay un número muy importante de trabajadores que no ha podido ejercer su derecho de opción a retornar a Renfe, que en este momento permanece en Enatcar y que es un problema que conviene resolver definitivamente.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda. ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición o intervenir? **(Pausa.)**

Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Jané i Guasch.

El señor **JANÉ I GUASCH**: El señor Santiso en su intervención enmarcaba esta proposición no de ley de forma desfasada, porque algunos de los puntos que en ella se proponen ya han sido adoptados por el Gobierno. Nuestro grupo quería aprovechar la ocasión del debate de esta proposición no de ley que versa sobre la privatización de Enatcar para hacer una reflexión en voz alta sobre la necesidad de modernizar el parque móvil por motivos de seguridad. Consideraríamos necesario, aunque lo dejamos para una posterior legislatura, pero quiero que quede constancia de ello en el «Diario de Sesiones», que los ingresos que va a obtener el Estado de la privatización de Enatcar se aprovechen para crear una línea de subvenciones para modernizar el parque móvil de ese conjunto de concesiones que no van dentro del paquete Enatcar. Que una línea de esas subvenciones fuera para la Administración general del Estado y otra para aquellas líneas de autobuses que son titularidad de las comunidades autónomas. Es una reflexión que hago en voz alta, presidente, para que quede constancia de ella, porque creo que sería positivo. Ya que se privatiza Enatcar, que los ingresos de esa privatización redunden de alguna forma en el sector, para modernizar el parque móvil y evitar tantos y tantos accidentes que muchas veces se producen por culpa de ese parque móvil anticuado y desfasado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Socialista manifiesta su apoyo a los tres puntos que mantiene el grupo proponente y que ha defendido el señor Santiso, los puntos 3, 4 y 5. No olvidemos que la proposición no de ley deriva del 5 de junio de 1998 y se debate finalizando 1999. No olvidemos tampoco que en el mes de septiembre de este año, la SEPI produjo la resolución pertinente de consolidación del proceso de privatización de la empresa. Este proceso de privatización se ha encontrado, a raíz del acuerdo del consejo de administración de la SEPI, con una serie de

dificultades que se han manifestado públicamente y que derivan de la posición prevalente de la fusión de Enatcar y el grupo que ha sido objeto de la resolución de la SEPI, concretamente el Grupo Alsa, Alianza Bus, que es como se ha denominado la UTE que ha sido objeto de la concesión y que está vertebrada alrededor de la empresa transportista Alsa. Ya el propio Tribunal de la Competencia, el servicio de la competencia ha puesto en marcha un mecanismo de análisis escrupuloso, del cual podría derivarse quizá la no consolidación de ese proceso de privatización en el beneficiario del tribunal.

En consecuencia, de igual forma que en otro sector, el de la distribución alimentaria, ha resultado muy espectacular el acuerdo entre Pryca y Continente y ha dado origen a varios debates en el Congreso de los Diputados, en el sector del transporte regular y discrecional de viajeros por carretera, la posible absorción de Enatcar por parte de Alsa puede llevar a una situación de prevalencia inadmisibles al amparo de las normas dictadas por el Tribunal de la Competencia y de las propias leyes reguladoras, que nos debe tener en situación de alerta y de análisis permanente. De ahí que nosotros —y con ello termino, señor presidente— apoyamos las tres resoluciones de defensa de la posición de los trabajadores y de defensa del patrimonio histórico-artístico acumulado por la propia compañía, que no dejan de ser hechos colaterales al tema central planteado y que lamentablemente no es objeto ni de resolución ni consiguiendo de propuesta de los restantes grupos, por cuanto que aún no disponemos de la información formal que el Gobierno podría darnos sobre ello.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Muy brevemente, señor presidente.

Ya se ha indicado lo obsoleta que es la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida. La presentación de la proposición no de ley coincidió con su posterior debate en el Pleno del Congreso, en el que el ministro de Fomento explicó, justificó y defendió el decreto-ley por el que Enatcar se convertía en sociedad anónima y que permitía los pasos siguientes para su privatización, privatización que coincide con la política económica del Gobierno del PP, que ha recibido felicitación, que ha servido de ejemplo y están copiando varios gobiernos no españoles. Este decreto-ley fue complementado, ante el interés suscitado, por sucesivas preguntas de varios grupos parlamentarios sobre el futuro de los trabajadores, inquietud que se ha manifestado también por parte del portavoz del Grupo de Izquierda Unida. Lo cierto es que el proceso de privatización de Enatcar se llevó a cabo a través del agente gestor, la SEPI; se presentaron ofertas en su momento por grupos empresariales, no sólo del transporte, no sólo españoles, y fue adjudicado, ya se ha dicho, no precisamente a precio de saldo, como también se indica en el texto de la proposición, pues la tasación inicial era 12.300 millones de pesetas y fue adjudicado en 26.200 al grupo compuesto por Alsa, Urbaser y Argentaria, que constituyeron Alianza Bus.

En cuanto a las inquietudes que se han señalado, ya el ministro en su intervención, en junio de 1998, señaló que se garantizaban los puestos de trabajo y el propio texto de la oferta del concurso para la privatización señala las garantías desde el punto de vista de mantenimiento del empleo. La propia adjudicataria ha tenido que avalar con 12.000 millones de pesetas el plan industrial que presenta, en el cual se garantiza no sólo el mantenimiento de los puestos de trabajo, sino la creación de 50 nuevos. Se garantiza la renovación de la flota de autobuses, a lo que hacía referencia el señor Jané y se garantiza inversión en tecnología, un total de 16.000 millones de pesetas de inversiones en ese plan industrial del Grupo Alianza Bus. Consecuentemente, nuestro grupo considera que ésta es una privatización modélica. Por cierto, los detalles del patrimonio histórico que pueden componer cuadros o esculturas lo desconoce la propia empresa adjudicataria, porque no aparece en ningún balance de Enatcar.

Por todo ello, nuestro grupo se va a oponer a la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida.

— **SOBRE EL CUMPLIMIENTO DEL ACUERDO ADOPTADO POR LA COMISIÓN DE INFRAESTRUCTURAS EN EL MES DE MAYO DE 1998, RELATIVO A QUE LOS TRENES DE MADRID A VALENCIA, DESDE FUENTE LA HIGUERA A XÁTIVA, PAREN EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE VALLADA Y QUE EL GOBIERNO PRESUPUESTE EL COSTE NECESARIO PARA LA REMODELACIÓN DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DE VALLADA (VALENCIA). PRESENTADA POR LOS GRUPOS SOCIALISTA DEL CONGRESO E IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001387)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de la proposición no de ley que figura en el punto 1 del orden del día, pasamos al punto 2, que se refiere a una proposición no de ley sobre el cumplimiento del acuerdo adoptado por la Comisión de Infraestructuras en el mes de mayo de 1998, relativo a que los trenes de Madrid a Valencia, desde Fuente la Higuera a Xátiva, paren en la antigua estación de Vallada y que el Gobierno presupueste el coste necesario para la remodelación de la antigua estación de Vallada.

El autor de la proposición es el Grupo Socialista y, para su defensa, tiene la palabra doña Margarita Pin.

La señora **PIN ARBOLEDAS**: Señorías, a muchas de las personas presentes, si tienen buena memoria, mi intervención les sonará a algo ya oído hace tiempo. Probablemente, yo no tendría que estar interviniendo hoy con esta proposición no de ley ni SS.SS. gastando su tiempo si el Gobierno tuviera más sensibilidad democrática con los acuerdos de la representación popular de esta Cámara y respetara, tomara en serio y ejecutara las decisiones y acuerdos que se toman por unanimidad en esta Comisión de Infraestructuras y en otras instancias del Legislativo.

La historia viene de lejos. El pequeño municipio de Vallada, en la provincia de Valencia, se encontró con una remodelación de la vía férrea de Madrid-Valencia, que supuso la inutilización de la vieja estación y la puesta en

marcha de una nueva estación más alejada y peor comunicada. Ello significó un empeoramiento en la calidad de vida de sus habitantes y una reclamación unánime y continuada articulada a través de sus representantes municipales. Ese descontento llegó a esta Cámara por una proposición no de ley, que en el pasado y ya lejano mes de mayo de 1998 mereció la aprobación unánime de SS.SS., para que se reconsiderara la ubicación de esta estación ferroviaria de Vallada en el tramo desde Fuente la Higuera a Xátiva, manteniendo la antigua estructura existente y sus emplazamientos, con las mejoras que fueran necesarias.

Nada se ha hecho y nada se piensa hacer, según se deduce de la respuesta del Gobierno en octubre de 1998 a esta diputada, y el descontento de los ciudadanos y ciudadanas de Vallada continúa. Por eso, los grupo Socialista y de Izquierda Unida repetimos la presentación de esta proposición no de ley y solicitamos de SS.SS. que se ratifiquen en la decisión unánime tomada en el mes de mayo de 1998. La calidad de vida de los vecinos y vecinas de Vallada lo merece y nuestra dignidad de representantes populares lo exige ante el desprecio del Ejecutivo.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley no se ha presentado ninguna enmienda. ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra doña Presentación Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Pero no sólo para defender nuestra posición, señor presidente, sino también para defender la iniciativa, puesto que somos firmantes de la misma. Es una iniciativa presentada conjuntamente por el Grupo Socialista y por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted razón, señora Urán, y en ese sentido le doy la palabra para que complete la intervención de la señora Pin.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, como ya se ha expuesto anteriormente, en el mes de mayo de 1998, la Comisión de Infraestructuras aprobó por unanimidad una iniciativa que decía textualmente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que adopte las medidas que sean necesarias para que se reconsidere la decisión de trasladar la estación de ferrocarril de la localidad de Vallada, Valencia, a una nueva estación alejada del casco urbano. Esta es la iniciativa que aprobó por unanimidad, como digo, la Comisión de Infraestructuras el día 19 de mayo de 1998. Meses después, a preguntas de la señora Pin, diputada del Grupo Socialista, el Gobierno contestó que, como la decisión de efectuar la parada en la nueva estación no dependía del trazado del ferrocarril ni de sus instalaciones, no era necesario efectuar ninguna modificación.

Señorías, si recordamos el debate que se produjo en esta Comisión, se argumentaba que había que hacer algunas modificaciones técnicas para que los trenes pudieran volver a efectuar parada en la antigua estación de Vallada. Esa argumentación la hacía el Grupo Parlamentario Popular, que planteaba además, en una enmienda que no fue aceptada, que se hiciera un estudio técnico para ver la posibilidad

de que los trenes volvieran a parar en la estación antigua. El Gobierno desmiente en esa respuesta la necesidad de un cambio técnico en el trazado y viene a dar la razón a nuestro grupo parlamentario cuando decíamos que no era un problema técnico sino un problema de decisión política y, en todo caso, de remodelación de la antigua estación para que diera el servicio que los ciudadanos y ciudadanas de Vallada se merecen. El Gobierno, con esta respuesta, lo que viene a decir es que no tiene intención política de tener en cuenta la decisión adoptada por unanimidad en la Comisión de Infraestructuras. Pero es más, los ciudadanos y ciudadanas de Vallada siguen sin aceptar tener que coger autobuses para acudir a la estación de ferrocarril por el riesgo que comporta, dado que la infraestructura vial de acceso a la nueva estación de Vallada no está en condiciones adecuadas de seguridad y por las noches se pueden producir situaciones de riesgo para su vida, entre otras cosas porque la estación está alejada del casco, está poco iluminada y, además, tienen motivos para pensar que podrían sufrir otro tipo de consecuencias.

El Ayuntamiento de Vallada aprobó por unanimidad el 6 de octubre de este año —y recuerdo a los miembros de esta Cámara que ese ayuntamiento está gobernado por el Partido Popular— solicitar al Gobierno el cumplimiento de la proposición no de ley aprobada en esta Comisión en mayo del año pasado. Por tanto, señorías, seguimos defendiendo los intereses de Vallada, de los ciudadanos y ciudadanas de Vallada y seguimos insistiendo, como sus representantes municipales, en que es necesario que se dé a esto la solución que se viene demandando desde hace mucho tiempo para que se pueda mantener un servicio digno y asequible. En pura lógica y para mantener la coherencia política, esta Comisión debería aprobar, por unanimidad también, exigir, al Gobierno el cumplimiento de la proposición no de ley que se aprobó en el mes de mayo de 1998.

El señor **PRESIDENTE**: Como no ha habido enmiendas, ahora sí damos la palabra a los grupos que deseen intervenir. (**Pausa.**)

Me pide la palabra la representante del Grupo Parlamentario Popular, señora Díez de la Lastra y le damos la palabra a estos efectos.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: En primer lugar, quisiera resaltar que esta proposición no de ley tiene un contenido quizás distinto porque se añaden una serie de términos a la proposición precedente sobre la estación de Vallada. En la primera no se hablaba de que el tren de Madrid a Valencia parara en la estación de Vallada; se hablaba exclusivamente del cambio de ubicación. Se han vertido también una serie de acusaciones: que el Gobierno no tiene sensibilidad democrática, que no se ha hecho nada y no se va hacer, que hay empeoramiento de la calidad de vida. Quiero recordar que la proposición no de ley decía exactamente que se reconsiderara la remodelación de la antigua estación de Vallada. Y eso es lo que se ha hecho, se ha reconsiderado.

A mí me parece muy bien la insistencia y perseverancia de los grupos que han presentado la proposición no de ley; quizá son cualidades que debe tener un político, pero no la terquedad o cerrazón ante respuestas técnicas y ante las

medidas paliativas aplicadas no para empeorar, como se dice, sino para mejorar la calidad de vida de los habitantes de Vallada. Creo que ello es patente en las contestaciones a las distintas preguntas que se han hecho. Hay un baile de kilómetros también; he leído la intervención de un compañero del Grupo Parlamentario Popular con ocasión de la proposición no de ley anterior, y hay un baile de kilómetros, como digo. Se habla de muchos kilómetros y son 900 metros; no son tantos kilómetros. La actuación en la nueva estación de Vallada se comenzó con el Gobierno anterior, se han paliado las posibles dificultades y el servicio sigue prestándose por la unidad de trenes regionales y por otros servicios diarios de lunes a viernes.

En las respuestas a las preguntas por escrito de la señora Pin Arboleda y del señor Boix se habla claramente de las medidas paliativas a las que me refería. Con financiación del ayuntamiento y de la Generalidad valenciana, se han puesto autobuses para facilitar el acceso a la estación que atienden a la gran mayoría de trenes de cercanías con parada en Vallada y se ha construido un aparcamiento de vehículos junto a la nueva estación que da servicio al 30 por ciento de los viajeros, aproximadamente. El servicio de autobuses es utilizado por un 65 por ciento de los viajeros aproximadamente, lo que pone de manifiesto el significativo incremento de viajeros. Por todo ello, no vamos a apoyar esta proposición no de ley. Estamos hablando de dinero público, se ha hecho una nueva estación y hay razones técnicas que lo justifican, de las que ya se ha hablado, el nuevo trazado de la doble vía para las velocidades de 200-220 kilómetros/hora y es obligatorio hacer en recta la zona correspondiente a la estación; si no, no podrían instalarse los desvíos necesarios de la nueva playa de Vías. Es muy difícil contentar a todos, pero el Gobierno, la Generalidad valenciana y el Ayuntamiento de Vallada han aplicado medidas paliativas para favorecer el traslado de los habitantes de Vallada a su estación.

El Grupo Parlamentario Popular no apoyará esta proposición no de ley y quiero dejar constancia de nuevo, sobre lo que dice la exposición de motivos, que el Gobierno hace caso omiso de lo instado por el Congreso de los Diputados, que lo que se pedía en la proposición no de ley era que se reconsiderara la actuación sobre la antigua estación de Vallada. Eso es lo que ha hecho el Gobierno, ha reiterado claramente las razones técnicas y ha aplicado medidas paliativas, junto con la Generalidad valenciana y el ayuntamiento, para hacer más cómodo a los habitantes de Vallada el traslado a la estación.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO SOBRE LA CONVENIENCIA DE IMPLANTACIÓN DE UN SERVICIO DE COMUNICACIÓN FERROVIARIO LIGERO ENTRE LAS PRINCIPALES POBLACIONES QUE CONFIGURAN EL ÁREA METROPOLITANA DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001746)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de la proposición no de ley número 2, por acuerdo de todos los grupos, alterando el orden del día, pasamos a la

proposición no de ley número 10, del Grupo Socialista del Congreso, relativa a la realización de un estudio sobre la conveniencia de implantación de un servicio de comunicación ferroviario ligero entre las principales poblaciones que configuran el área metropolitana de Tarragona.

Para su presentación y defensa, tiene la palabra el señor Pérez de Tudela.

El señor **PÉREZ DE TUDELA MOLINA**: Buenos días, señor presidente, señoras y señores diputados.

Hoy, el Grupo Socialista presenta a su consideración una proposición no de ley que en el fondo lo que pretende es contribuir a la organización de un territorio que tiene la voluntad y el destino de convertirse en uno de los centros de desarrollo importantes en nuestro país. Así lo vienen diciendo todos los analistas y la realidad lo va confirmando día a día. Lo escogieron los romanos, lo han escogido el turismo y la industria y sus habitantes han tenido la virtud de saber compaginar una y otra actividad de manera que hasta la fecha no resultaran incompatibles.

El área se ha venido desarrollando por el impulso de sus habitantes y por el interés que la zona ha despertado tanto en la industria turística y de ocio que ha visto grandes posibilidades de desarrollo, como en la industria de producción de productos energéticos y la industria química de manera especial, amén de la tradicional existente en la zona y de la que se ha ido generando por iniciativa de sus habitantes y por la atracción que ha supuesto disponer de unas infraestructuras de localización idóneas para su desarrollo. Pero esa realidad y esa potencialidad precisan de la voluntad creativa de la Administración y de los mecanismos de infraestructuras que faciliten ese desarrollo de manera armónica y en equilibrio de su territorio, para mantener e impulsar más, si cabe, ese equilibrio y convivencia que hasta la fecha se ha conseguido, incorporando los conceptos de calidad de vida y de sostenibilidad ambiental.

Nos encontramos en un área en la que es muy difícil mantener ese equilibrio entre la fuerte implantación turística y la actividad industrial, pero está en nuestras manos conseguirlo y para ello desde las administraciones se tienen que arbitrar los mecanismos que posibiliten y faciliten un crecimiento sostenible. No es nada fácil pero es posible y para ello es conveniente dotar la zona de las infraestructuras necesarias que permitan ese desarrollo, potenciando el equilibrio, adelantándonos al colapso que la movilidad puede generar en la zona y contribuyendo además, de manera eficaz a ese desarrollo sostenible al que me he referido y que en lo sucesivo debe ser uno de los parámetros que no podemos dejar de contemplar. De igual modo, la iniciativa pública debería dar respuesta a las demandas futuras articulándolas, sin esperar a que la realidad, cuando esta dificulta o imposibilita las actuaciones necesarias, sea la que cree la demanda, una vez sobrepasados todos los límites que permiten una convivencia de la actividad económica y de las personas con la deseada calidad de vida.

El área del Camp de Tarragona tiene unas importantes infraestructuras básicas, el puerto, uno de los más importantes del país y con una gran potencialidad; el aeropuerto; las autopistas A-7 y A-2; un futuro próximo tren de alta velocidad; la Universidad Rovira y Virgili; un extraordinario litoral marítimo; el área de ocio de Port

Aventura y un extraordinario capital humano. Infraestructuras que se deben completar para garantizar su desarrollo de una manera ordenada y equilibradora del territorio, con respeto por el medio ambiente. Ese área comprende dos conjuntos que se entrelazan el área más costanera y turística, que comprende poblaciones como Cambrils, Salou, Tarragona, prolongándose hasta Calafell, entrando ya en la zona del Penedés. Sin despreciar el incipiente turismo interior, apoyado por los monumentos históricos, como los monasterios del Císter, de Poblet, y Santas Creus, y un extraordinario entorno natural. Y el área industrial propiamente dicha, que podríamos concentrar en la bolsa que se forma entre los municipios de Reus, Tarragona y Valls. En el área del Camp de Tarragona se da un nivel importante de movilidad por cuestión laboral, por utilización de servicios y por razones de ocio. El número de viajes semanales que se produce en la zona es de 1.485.000, de los que 1.175.000 se realizan con vehículo privado, lo que representa un porcentaje del 79 por ciento de la movilidad, con el consiguiente despilfarro de energía y a escala económica, además del elevado índice de contaminación que supone —véase estudio sobre cambio climático, las emisiones de CO<sub>2</sub> y la influencia de vehículos a motor— y del colapso de las vías de comunicación por carretera. Es conveniente aclarar que las cifras a las que nos referimos corresponden a 1996, cifras que en la actualidad están ampliamente sobrepasadas, y a la movilidad de residentes.

El tren es un medio de comunicación que permite la movilidad de un importante número de personas con un bajo coste económico, un bajo consumo energético y, en consecuencia, con un mayor respeto por el medio ambiente. En la zona, Renfe dispone de una red básica que, completada con algunas interconexiones, permitiría desarrollar una movilidad de cercanías importante e interconectar distintos centros de población, medios de comunicación y servicios. Disponemos de la línea de la costa, Sant Vicenç de Calders-Tarragona-Valencia; la línea del interior por Plana de Picamoixons Sant Vicenç de Calders.Valls-Lleida-Zaragoza; la línea del interior que, partiendo de Tarragona, hace el trayecto Tarragona-Reus-Mora-Zaragoza; la conexión Reus-La Selva-Alcover-Plana de Picamoixons y la que conecta Reus-Morell-Rodá de Barà. Con esta base y buscando las conexiones necesarias para establecer el anillo y conectar servicios como los centros de interés turístico básicos, el aeropuerto, la estación del tren de alta velocidad y los núcleos básicos de población se conseguiría un servicio público de transporte adecuado a las necesidades de la zona, desarrollando de esta manera una red que complementaría la explotación de los servicios regionales y de las grandes líneas, con un nivel que se correspondería a una planificación de presente y futuro para la segunda área metropolitana de Cataluña. No voy a profundizar en las posibles soluciones, ya que esto es tema del estudio y no nos corresponde a nosotros adelantar las posibles respuestas. Si la propuesta se viera impulsada por esta Cámara, pronto podríamos constatar la bondad de la iniciativa.

Yo creía que esta proposición sobre la realización de un estudio para ver el interés de desarrollar un proyecto de estas características podía prosperar y tengo claro su

conveniencia, pero, visto que a *Convergència i Unió* se le ha producido un ataque de celos de competencias, dudo de esa posibilidad. Me resulta difícil de entender, vista la demanda continuada por parte de *Convergència i Unió*, la invasión de competencias por parte del Gobierno del Estado, especialmente en materia de sufragar gasto o de realizar obras como algunos canales de riego o la autovía Tarragona-Valls-Monblanc-Tárrega, prevista en el plan de carreteras de la Generalitat desde 1983, o un estudio ferroviario en la zona de futura conexión entre dos estaciones, que se está realizando, por poner algunos ejemplos.

Vista esta posición por parte de CiU, que sería bueno que corrigieran, veo difícil la posición favorable del Partido Popular, aunque sería deseable comprobar que, con una visión de Estado, se lleva a cabo con un acuerdo entre administraciones, para realizar una actuación que puede influir positivamente en el desarrollo de la zona, estructurando su vialidad interna y externa, de manera que se contribuya positivamente al desarrollo sostenible y a la mejor calidad de vida de sus habitantes. En cualquier caso, vista la noticia aparecida en prensa, que hace suponer el voto negativo de CiU a la propuesta socialista en esta instancia, por cuestión de competencias, es interesante comprobar —se supone— su disposición para que este estudio se haga por parte de la Generalitat de Cataluña, por lo que ya anuncio aquí que presentaremos esta propuesta en el Parlament de Cataluña.

Señor presidente, termino la presentación de esta proposición en nombre del Grupo Socialista, pidiendo, aunque con pocas esperanzas de éxito, el voto favorable para ella. Lo que pretende, en definitiva, es promover un estudio ferroviario que puede representar un tren de calidad de vida y de progreso para la zona del Camp de Tarragona.

El señor **PRESIDENTE**: No hay enmiendas presentadas a esta proposición no de ley. Por lo tanto, entramos en el turno de grupos. ¿Grupos que quieren fijar su posición? **(Pausa.)**

En representación del Grupo Parlamentario Catalán (*Convergència i Unió*) tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: El señor Pérez de Tudela ha dicho casi todo, pero habrá que contestarle. Celos ninguno, señor Pérez de Tudela. Lamento su descortesía, porque al entrar a la Comisión usted me ha preguntado qué íbamos a hacer y yo le he dicho que nosotros votaríamos que no, porque es un tema prácticamente competencial. Después usted ha hecho uso de ello para realizar su discurso, refiriéndose también a la aparición del tema en la prensa. Parece que estamos ya en precampaña electoral, concretamente en la zona de Tarragona.

Tiene razón el señor Pérez de Tudela. Los distintos medios de comunicación escrita ya han informado, concretamente en uno del día de ayer se dice que la Comisión de Infraestructuras del Congreso de los Diputados discutirá el próximo miércoles una propuesta de los diputados socialistas, Xabier Sabaté y Alfred Pérez de Tudela —repite los nombre que cita el medio, no menciona al alcalde socialista en la zona de Reus, precisamente la información viene de Reus—, para que el Gobierno central haga un

estudio para implantar un sistema de tren ligero en el área metropolitana Tarragona-Reus-Valls. Después se nos explica cómo debería ser este trazado. Es absurdo que puedan creer que aprovechando todas las infraestructuras ferroviarias que tiene Renfe en la zona, como ustedes dicen, se pueda hacer un trazado fácil de uso para los viajeros. Hay que tener en cuenta que, si el trazado es una especie de aro que cubra Tarragona hacia la línea de San Vicente, volver hacia Valls, Picamoixons, bajar a Reus, etcétera, es un circuito tan amplio y tan lento que verdaderamente el traslado de viajeros de Reus a Tarragona, que se hace cada veinte minutos en autobús, tardaría más de media hora. No sé cuál es su posición. La Administración autonómica tiene competencias exclusivas en estas cuestiones. Además, hace pocos días entró en la Cámara una proposición no de ley, también del Grupo Socialista, pidiendo un plan director de infraestructuras en la zona. Presentar esta proposición no de ley a finales de noviembre, cuando la legislatura está a punto de acabar, nos demuestra a qué jugamos.

Nosotros defendemos las competencias de la comunidad autónoma y por tanto votaremos en contra de la citada proposición no de ley. Si quieren establecer algún debate propagandístico allí, cuando quieran lo haremos; les puedo asegurar que en este tema de infraestructuras ferroviarias tendremos un debate sabroso, en el que no digo que no me vayan a ganar, pero no crean que me voy a arrugar. Vamos a votar que no, claramente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Desde el Grupo Popular, lo primero que podemos decir, ante la presentación de esta proposición no de ley, es que el Grupo Socialista se ha equivocado claramente de Cámara. Ustedes, señores del Grupo Socialista, al igual que nosotros, saben perfectamente que los servicios de transporte ligero en áreas metropolitanas son clarísima competencia de las comunidades autónomas. Por tanto, sugerir que el Gobierno realice un estudio sobre la conveniencia de la implantación de un servicio ferroviario de estas características en las poblaciones del entorno del triángulo Tarragona-Reus-Valls equivale a sugerir que el Gobierno usurpe claramente las competencias que en este tema tiene la Generalitat de Cataluña. Ustedes lo saben, insisto, tan bien como nosotros y tengo ligeras dudas de por qué han presentado en esta Cámara esta proposición no de ley. Desde luego, no creo que sea motivado por un afán de imperialismo legislativo, estoy plenamente convencido de que no es así. Más bien me atrevería a decir que se debe a una estrategia clara de contabilidad electoral, de incrementar su activo en cuanto a petición de cosas para la comarca de Tarragona y a la vez incrementar el pasivo del Gobierno que, por razones en este caso clarísimamente de forma, no puede en ningún caso atender. Algo positivo sí que se desprende del debate de esta proposición no de ley hoy aquí y es que al menos se ha hecho público una vez más la riqueza económica, social y cultural del campo de Tarragona y concretamente de su núcleo central, que es el famoso trián-

gulo diseñado con vértices en Tarragona, en Reus y en Valls, de importancia por todos conocida y entiendo que por parte de la Administración central, del Gobierno, atendida. (**Rumores.**) Los tres diputados socialistas...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ricomá, un momento, por favor.

Señoras y señores diputados, no hagan ustedes tertulia, porque en una sala tan pequeñita no dejan escuchar con la atención que merece al diputado o diputada que esté en el uso de la palabra.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Gracias, señor presidente.

Decía que cada uno de los tres diputados socialistas pertenecen a uno de estos municipios, Reus, Tarragona y Valls, y en ese sentido son claros testigos de la sensibilidad que existe en el Gobierno para intentar mejorar, dentro de sus competencias, insisto una vez más, las infraestructuras y las comunicaciones en la zona, actuaciones que tenemos presentes en nuestras carreteras. Precisamente, en Valls, el Gobierno se ha encargado de arreglar la antigua nacional 240; en Reus, se está acabando la variante sur y en Tarragona, al margen de que la variante de Altafulla-Torredembarra está en obras, hace pocos días recibimos la excelente noticia de que afectaba a la autopista. Pero como la proposición no de ley gira en torno a las comunicaciones ferroviarias hay que dejar clara constancia de la marcha impecable en cuanto al calendario de la construcción del tren de alta velocidad, que precisamente en esta zona va a tener una incidencia clarísima, dado que la estación de Tarragona se traslada al municipio de Perafort, que está dentro del triángulo en cuestión. Sin duda, ello va a provocar una mejora en las comunicaciones para acceder con mayor facilidad a la estación. Además, el Gobierno, en estos momentos, a través de la Secretaría de Estructuras Ferroviarias, está realizando un estudio para establecer las conexiones ferroviarias entre el corredor del Mediterráneo y la línea de alta velocidad. En definitiva, dentro de sus competencias, va a cumplir con toda garantía y al cien por cien los deseos que en el fondo se traslucen de esta proposición no de ley, que, insisto, es positiva puesto que remarca la importancia del triángulo Tarragona-Reus-Valls, que concentra una potencialidad económica de futuro, por los proyectos importantísimos que en él se circunscriben y que a nivel de habitantes supera la mitad de toda la provincia de Tarragona. Por tanto, todo lo que se pueda hacer en su beneficio, todo lo que pueda aportarse para facilitar la interconexión de sus municipios está bien pero, señores del Grupo Socialista —ustedes también lo han reconocido, dado que han dicho que presentarán esta misma proposición no de ley en el Parlamento de Cataluña—, pongamos cada cosa en su sitio, porque precisamente fruto del debido orden es cuando mejor salen las cosas, es cuando menos despistados andan los ciudadanos y, en definitiva, es cuando mayores repercusiones positivas para la zona en cuestión se pueden obtener.

En definitiva, por lo expuesto, no podemos aceptar esta proposición no de ley y el sentido del voto del Grupo Popular será negativo.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DESARROLLAR EL ARTÍCULO 78 DE LA LEY 27/1992, DE PUERTOS DEL ESTADO Y DE LA MARINA MERCANTE, EN LO RELATIVO A LAS EMBARCACIONES DE RECREO O DEPORTIVAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/001440)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 10, retomando el orden del día, volvemos al punto 3: proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a desarrollar el artículo 78 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en lo relativo a las embarcaciones de recreo o deportivas, presentada por el Grupo Parlamentario en el Congreso.

Para su defensa, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Millán.

El señor **MILLÁN MESTRE**: Esta proposición no de ley tiene una clara intencionalidad, una intencionalidad que nace de la necesidad imperativa que produce justamente el incremento espectacular que se ha producido en los últimos años en la navegación deportiva y de recreo y en la acumulación de elementos de riesgo que se ocasiona estacionalmente en muchas zonas de España, precisamente en las zonas costeras.

Para entender bien el problema, quisiera decir que éste surge desde el momento en que existe una discriminación respecto a las responsabilidades civiles garantizadas entre lo que es la navegación marítima usual y lo que es la navegación deportiva. Esta última, hasta ahora, ha carecido de una legislación que tutele sus obligaciones y deberes con respecto a terceros y que al propio tiempo garantice los percances que se vienen produciendo de forma creciente en las costas, dada la acumulación, según datos que voy a facilitar en este momento, en las zonas costeras españolas.

Si tenemos presente que la longitud del litoral español en kilómetros de costas es de 7.880, ello nos dará una dimensión de lo que es virtualmente la multiplicación geométrica del problema. El número de puertos deportivos en España asciende a 233 y el número total de amarres es de 77.284. Estoy hablando simplemente de lo que son las características del problema respecto a la navegación náutica. La flota total de embarcaciones en España hasta el año 1998 era de 170.444 y la flota total de embarcaciones de recreo en España a finales de septiembre de 1999 ya asciende a 179.587. Las embarcaciones de recreo matriculadas en España durante el año 1998 fueron 10.304 y las embarcaciones de estas características matriculadas a 30 de septiembre de 1999 alcanzaba la cifra de 9.143. Las licencias concedidas en deportes náuticos en el año 1998, y se incluye pesca, fueron 187.517 y el número de clubes de deportes náuticos en el año 1998, incluyendo los de pesca, es de 3.062. Esto es un exponente de lo que supone ya una presencia no solamente en el uso de los puertos y en el déficit de puertos respecto a amarres, que siguen demandándose *in crescendo* de forma ilimitada, sino que además supone una industria nacional de una cierta envergadura que merece ser tratada, desde el punto de vista legal y de seguridad a terceros, con absoluta precisión.

Hemos visto que la producción del año 1998 ha sufrido un crecimiento del 11 por ciento respecto a 1997, cuyo montante fue de 11.800 millones de pesetas. Eso viene a demostrar hasta qué punto está surgiendo ya una industria importante de construcción de naves para el recreo y la navegación deportiva, que suponen la acumulación de intereses, la expansión de ventas, y consecuentemente la expansión y multiplicación de riesgos en las zonas de uso costeras.

Las embarcaciones a motor, que son, según parece, las más peligrosas, representan aproximadamente el 93 por ciento del valor total de la producción, mientras que las de vela, sólo un 7 por ciento. Habida cuenta que la vela utiliza más la mar media o la mar interior y que las costeras suelen ser más embarcaciones de motor, las que mayor acumulación de riesgos suponen en zonas estacionales particularmente, primavera y verano, en las costas españolas, son justamente este noventa y tantos por ciento que se crea cada año de barcos a motor.

Las matriculaciones han sufrido un constante progreso, de una forma cada vez más dinámica. Si tenemos en cuenta los últimos datos que aparecen esta semana en el salón náutico que se está celebrando en Barcelona estos días, comprobaremos que aumenta esta necesidad imperiosa de regular la situación. La flota de embarcaciones de recreo en España se incrementó un 6,5 por ciento, y el número de nuevas matriculaciones para el año 1998 fue de 10.304, lo que representa un ligero incremento respecto a 1997, en el que se habían matriculado 10.204. La provincia marítima con mayor número de matriculaciones fue Baleares, con 1.385; a continuación le siguen Palamós, con 991, y provincias marítimas como Barcelona —935—, Alicante —672— y Cartagena —666—.

Por lo que respecta al año 1999, hasta el 30 de septiembre se habían matriculado un total de 9.813 embarcaciones, de las cuales 670 eran charters. Por provincias marítimas, se observa la consolidación de Baleares como principal provincia marítima en número de matriculaciones, mientras que Palamós retrocede algunos puestos en la clasificación. En resumen, el total de matriculaciones, entre enero de 1998 y septiembre de 1999, fue de 20.117 embarcaciones. Esta cifra, sumada a la flota de las embarcaciones de recreo que existen en 1997, que son 159.470, proporciona un total de flota de 179.587 embarcaciones al 30 de septiembre de 1999.

Como se verá, todo esto supone un problema de considerable magnitud a la hora de garantizar su buen uso y las repercusiones sobre terceros. Si a esto añadimos la distribución de los puertos deportivos, que es otro de los elementos en crecimiento pero insuficiente, en España se sitúan en un alto porcentaje en el arco mediterráneo —parece ser que es un 70 por ciento de las embarcaciones en uso en los puertos—, lo cual aumenta la concentración de riesgos en una zona determinada, en tanto que en las comunidades que están bañadas por el Atlántico hay un número mucho menor. De esta manera, Baleares es la comunidad autónoma con mayor número de puertos deportivos —26,6 por ciento del total— y el segundo y tercer lugares los ocupan respectivamente Cataluña, con 43 puertos deportivos —18,5 por ciento del total—, y la Comunidad Valenciana, con 38 puertos —16,3 por ciento

del total—. En cuarta posición se sitúa Andalucía, con 34 puertos deportivos y una representatividad del 14,6 por ciento sobre el total, mientras que en quinto lugar se encuentra la primera comunidad autónoma atlántica, es decir, Galicia, con 16 puertos y un 6,9 por ciento del total.

Visto este panorama, no es de extrañar la urgencia y necesidad de nuestra proposición no de ley, que atiende, en primer lugar, a la búsqueda de parangón y asimilación a lo que ha sido hasta ahora el tratamiento de los puertos del Estado y de la marina mercante, por lo que se refiere al artículo 78. En la actualidad, las empresas navieras, como consecuencia de las obligaciones que se derivan de la norma del derecho internacional, entre las que cabe citar el Convenio internacional sobre responsabilidad civil por los daños debidos a contaminación por hidrocarburos en 1969, enmendado por el Protocolo hecho en Londres el 27 de noviembre de 1992, y el Convenio internacional hecho en Bruselas el 17 de diciembre de 1981, sobre responsabilidad civil en la esfera del transporte marítimo de sustancias nucleares, tienen garantizada la cobertura en materia de responsabilidad civil en términos generales o genéricos. A este respecto, hay que significar que el desarrollo del artículo 78 de la ley para posibles contingencias no cubiertas en la actualidad en la marina mercante habrá de acomodarse algún día al desarrollo de futuros convenios internacionales que establezcan unas pautas similares para todos los países signatarios, de tal forma que todos tengan los mismos derechos e idénticas obligaciones.

Si esto es así para la flota mercante, no ocurre lo mismo con las embarcaciones de recreo y las deportivas, cuyo incremento ya he cifrado y que está provocando, como digo, reiterados incidentes, cada vez más preocupantes. Por este motivo, la Administración está en curso de hacer un proyecto de reglamento del seguro de responsabilidad civil de suscripción obligatoria para embarcaciones de recreo o deportivas. En dicho proyecto lleva trabajando la Administración, según tengo entendido, más de un año. Está en avanzada fase de tramitación, pero se encuentra todavía a la espera de consultas con la junta consultiva de seguros y otros organismos, lo cual hace que nosotros pretendamos que se busque la asimilación, por aplicación del artículo antedicho, al tratamiento de las navegaciones deportivas y, en consecuencia, se cubra un riesgo adicional que procura muchas inquietudes, como digo.

El artículo 78 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante —para conocimiento de SS.SS.— dice textualmente: Las empresas navieras españolas estarán obligadas a tener asegurada la responsabilidad civil en la que puedan incurrir en el curso de la explotación de sus buques, en los términos que reglamentariamente se determinen por el Gobierno de acuerdo con las coberturas usuales de este ramo en el mercado internacional. Dicha reglamentación establecerá asimismo la obligatoriedad y el alcance del seguro de responsabilidad civil para la navegación de cualesquiera otros buques civiles españoles no incluidos en el párrafo anterior. Igualmente, el Gobierno determinará los supuestos en que los buques extranjeros que naveguen por la zona económica exclusiva, zona contigua, mar territorial o aguas interiores españolas, deberán tener asegurada la responsa-

bilidad civil que pueda derivarse de su navegación, así como el alcance de dicha cobertura.

Comprenderán SS.SS. que lo que se pide es la extensión inmediata y la aplicación de este artículo de la marina mercante al uso deportivo para evitar los incidentes, que son cuantitativamente mayores en la navegación deportiva que en la marina mercante, aunque, a lo mejor, cualitativamente sean más espectaculares en el primer caso que en el segundo. Creemos que los trámites del Gobierno en cuanto a la aplicación del reglamento que tiene en estudio van por buen camino, pero el uso deportivo tan intensivo en las zonas mediterráneas, sobre todo en los meses de verano, hace que propongamos la aplicación de este artículo *ipso facto* para buscar una solución inmediata.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que deseen intervenir?

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Con el mayor de mis respetos, me dirigiré al señor Millán diciéndole que no entendemos nada de nada, con toda franqueza. Este diputado, que tiene el uso de la palabra en representación del Grupo Parlamentario Socialista, ha defendido en numerosas ocasiones, a lo largo de la presente legislatura, en la Comisión de Infraestructuras, iniciativas equivalentes a ésta, ha provocado la comparecencia del director general de Marina Mercante en su condición de presidente de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, así como la del secretario de Estado de Infraestructuras, para debatir sobre política marítima, sobre el Plan nacional de salvamento marítimo y sobre el cumplimiento de normativa internacional. Hemos analizado no solamente la temática de la marina mercante, sino la relativa a las embarcaciones deportivas, las condiciones que han de regular el acceso a la titulación exigible para la navegabilidad, las condiciones de navegabilidad, el Plan nacional de balizamiento de las zonas del litoral, etcétera.

El señor Millán ha leído ocho, diez o doce folios que le ha proporcionado algún organismo, porque es obvio que ha leído datos cuantitativos —en el libre ejercicio de sus responsabilidades parlamentarias, sin duda alguna—, pero entendemos que no ha lugar. Lo que solicita el proyecto de resolución es, ni más ni menos, instar al Gobierno a que trabaje, a que desarrolle reglamentariamente un artículo de una Ley del año 1992, a que haga lo que en estos últimos cuatro años no ha hecho. Pues bien, a estas alturas de la legislatura el Grupo Parlamentario Socialista, que se ha caracterizado por producir debates sobre la seguridad en nuestro litoral, en nuestras costas y en nuestro puertos, comerciales y deportivos, no va a participar en un estéril debate, aportador de datos, del número de embarcaciones que surcan nuestras aguas, para efectuar la votación de la siguiente resolución —que creo que no han modificado: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a desarrollar el artículo 78 de la Ley 27/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en lo relativo a las embarcaciones de recreo o deportivas. Cuando el Gobierno lleva dos años intentando elaborar un reglamento, para lo cual se está encontrando con dificultades y con evidentes negligencias gestoras, el Grupo Parlamentario Socialista no va a votar a

favor de esta resolución ni va a participar en un estéril debate de su contenido, por lo que anunciamos nuestra abstención.

Nosotros hemos venido diciendo que el Gobierno tiene que trabajar, tiene que ejercer sus responsabilidades y tiene que crear y desarrollar el cuerpo facultativo de la marina civil, tal y como dice la ley, pero en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado que ya hemos remitido al Senado no figura ni una peseta para hacer lo que debe hacer. En consecuencia, lo que aprobemos de esta resolución es sencillamente humo.

Señor presidente, este interviniente termina reiterando que nos vamos a abstener porque aprobar esta resolución significaría devaluar la seriedad y el rigor de esta Comisión. Si en los Presupuestos Generales del Estado no figura ni una peseta para cumplirlo, ¿de qué estamos hablando?

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DE GESTIONES PARA POSIBILITAR LA PERMANENCIA DE LA FLOTA DE BAJURA EN LA DÁRSENA DEL PUERTO DE A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001481)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4, proposición no de ley relativa a la realización de gestiones para posibilitar la permanencia de la flota de bajura en la dársena del puerto de A Coruña, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra don Francisco Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, vamos a tratar un caso ejemplar porque es un caso que expresa con una claridad meridiana los excesos que las autoridades portuarias —que ejercen competencias estatales— cometen en el uso de su marco legal; estas competencias, excesivas, llegan incluso al terreno del urbanismo. Como decía, el caso que vamos a tratar es ejemplar por la tendencia que existe en algunas instituciones a considerar las ciudades en su dimensión de servicios mercantiles, de ocio, con un desprecio paralelo por el trabajo tradicional e incluso por los valores histórico-artísticos que pueda tener esa ciudad.

El Plan especial del puerto de A Coruña figuró como aprobado inicialmente por la autoridad portuaria en una información pública que apareció el 8 de agosto de 1996 en el diario oficial de Galicia y se daba el plazo de un mes —a partir de aquella fecha, agosto de 1996— para presentar alegaciones. El Bloque Nacionalista Galego, en su debido momento, presentó ante la autoridad portuaria las alegaciones, afirmando, en primer lugar, que no era la autoridad urbanística competente para tramitar el citado plan especial, haciendo valer que la administración competente en urbanismo era el ayuntamiento y que, en último extremo, había que coordinar el plan especial con el plan de usos, que era previo y de competencia plena de la autoridad portuaria, e incluso con el Plan general de ordenación urbana. Esta sería la única manera de comprobar que determinadas áreas urbanas, que no tuviesen ya una función clara para la actividad portuaria, dejasen de estar monopolizadas o usu-

fructuadas con finalidades distintas por parte de la autoridad portuaria.

Es más. El avance del Plan general de ordenación urbana de A Coruña y el Peri, que se refería a la actividad de la vieja pescadería (que lleva el nombre sintomático de ciudad de vella pescadería), negaba e incluso se enfrentaba a todo proyecto de duplicación de ofertas comerciales en esta zona de A Coruña, porque significaría ir en contra de las necesidades reales en esta materia, y afirmaba taxativamente que no eran precisas nuevas áreas comerciales. Sin embargo, el plan especial optaba por establecer 25.000 metros cuadrados comerciales y de ocio en la estación marítima, con el consiguiente impacto en el conjunto histórico-artístico de la ciudad vieja.

Pero hablemos en concreto del caso que nos ocupa, que está vinculado a la zona más vieja del puerto de A Coruña, que es la zona de O Parrote y A Dársena. En concreto, incluso en esta zona, el plan especial optaba por la intensificación de los servicios comerciales —el terciario comercial— y de oficinas, estableciendo un espacio de 5.000 metros cuadrados para esta finalidad —lo hace— aún hoy en día porque no se ha rectificado— e incluso edificios de dos plantas, de siete metros de altura. Si ustedes conocen A Coruña y en concreto esta zona, podrán comprobar que semejante actuación atenta clarísimamente contra el conjunto histórico-artístico, que es una joya bastante notable que aún queda en la zona de A Marina, característica de la ciudad de A Coruña precisamente por sus galerías.

Optar porque esta zona esté libre y ajardinada y que se mantenga para los usos tradicionales que venían soportando, en concreto los artesanales pesqueros, no imposibilita, por supuesto, que exista un puerto deportivo en esta zona, pero nosotros pensamos que es gravísimo que precisamente se intente desplazar a los usos tradicionales y artesanales pesqueros. La demanda del sector de la pesca de bajura del puerto de A Coruña se inició en el momento mismo en que llegó al público la información de que el plan especial había sido aprobado inicialmente (aún en marzo de 1999 estaba pendiente la aprobación definitiva del plan), en el sentido de que, por razones de tipo operativo (en concreto, la situación privilegiada en esta zona del puerto), de tipo económico (el ahorro en combustible) y de tipo social (la vida de los trabajadores de bajura está perfectamente coordinada con la instalación de la flota en el centro de la ciudad y con un derecho histórico que venían usufructuando desde hacía mucho tiempo, desde siglos, porque éste fue el núcleo de la ciudad de A Coruña, un núcleo de pescadores), se consideraban legitimados para no desaparecer como tal flota artesanal de esta zona del puerto.

El propio Gobierno reconoce —en una respuesta a este diputado de marzo de 1999— que la dársena de Oza, que se presenta como alternativa, conlleva un mayor coste por el incremento de los servicios. Es cierto que tiene mayores servicios y por lo tanto está mejor dotada, pero esto hay que pagarlo, y estamos hablando de una flota de bajura que tiene ya muchas dificultades para subsistir. En todo caso, si el Gobierno dice que debía haber diálogo y que lo hay con la flota de bajura, no cabe duda que uno de los objetivos fundamentales de la flota es no desaparecer de esta zona.

En consecuencia —y voy acabando—, entendemos que el entorno de A Coruña con sus galerías de A Mariña nece-

sita estar complementado con la imagen tradicional y con los valores emblemáticos que representaron los barcos de bajura y, por supuesto, todos los aparejos que conllevan. En segundo lugar, que se intente hacer un puerto de ocio frente a un puerto de trabajo, es una dicotomía que no se puede asumir, a no ser que prevalezcan los intereses especulativos frente a los de servicio social. En tercer lugar, hay que tener en cuenta que este fue el núcleo histórico de la ciudad, que se llama pescadería, vinculado en concreto a las actividades pesqueras tradicionales. Les voy a poner un ejemplo: sería impensable que en la bahía de la Concha en San Sebastián se intentase eliminar la flota de bajura de donde está situada. No se le ocurre a nadie porque allí existen cabezas mínimamente proclives a pensar que el progreso no está reñido con la tradición, incluso con la visualidad artística y emblemática que definen a la bahía de San Sebastián. Exactamente igual en A Coruña, a no ser que prevalezcan los intereses dedicados a convertir A Coruña en Puerto Banús.

Por tanto —el último proceso es el que voy a indicar ahora—, el plan especial está aún por aprobar definitivamente, en concreto por quien tiene la autoridad que es el ayuntamiento pleno. Tenemos que añadir que la defensa de que el ayuntamiento pleno fuera el que aprobase definitivamente el plan especial la hizo desde el comienzo el Bloque Nacionalista Galego frente a la autoridad portuaria. Es curioso que, en marzo de 1999, el plan aún no hubiera sido entregado por la autoridad portuaria y ni siquiera se hubieran establecido negociaciones con esta autoridad para que el plan fuese modificado y pasado a exposición pública. Últimamente aparece un nuevo proyecto, que es el que está sometido hoy a exposición pública pero que es el mismo de 1996 fotocopiado y con las fechas cambiadas. El Bloque Nacionalista Galego va a hacer las alegaciones que hizo en 1996, repetidas ahora, antes del 13 de diciembre, que es cuando se agota el plazo para presentarlas.

Quiero acabar diciendo que la autoridad portuaria aún tiene competencia de rango estatal y está condicionando cosas tan elementales como ésta sobre la que acabo de informar. En segundo lugar, la vía de diálogo debe apostar por defender los derechos de los trabajadores tradicionales de la artesanía de pesca de bajura, que son compatibles con que se coloque allí también un puerto de carácter deportivo. En tercer lugar, voy a hacer algunas matizaciones. Hay silencio y una especie de conducta extraña que nos gustaría descubrir por parte de instituciones que tienen su autonomía, como también el Congreso de los Diputados tiene capacidad para dirigirse a todo tipo de instituciones intentando que se atiendan las demandas de carácter social. Sería bueno que el Congreso apoyase esta demanda social para que se tuviesen en cuenta las alegaciones que entidades y sectores sociales van a presentar, ya que tienen un cierto respaldo de las instituciones de representación democrática.

Acabo diciendo que la autonomía no quiere decir incapacidad para definir posiciones e instituciones de carácter democrático como en la que estamos en este momento, y que se trata en este caso de un derecho histórico y de un derecho social compatible con una modernización equilibrada y aceptable de una zona sensible y que define, incluso visualmente, a una ciudad tan importante como A Coruña.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta iniciativa.

¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor Rodríguez, lamento no coincidir en esta ocasión con S.S., algo que viene siendo habitual en el Congreso de los Diputados a lo largo de esta legislatura. No coincido no solamente por un problema de fondo, sino de forma. Apostamos por la flota de bajura y creemos que es importante para A Coruña. El puerto de A Coruña es el motor económico de la ciudad y, desde el punto de vista de los intereses del Partido Socialista y de los ciudadanos, está el apostar y defender el citado puerto de A Coruña. Todas nuestras actuaciones, también el acuerdo, el diálogo que se propicia desde las instituciones locales con los representantes de la flota de bajura, van precisamente en esta línea.

Decía, señor Rodríguez, que en esta ocasión no estamos de acuerdo por un problema de fondo, sino de forma. La autonomía significa que cada institución ejerza sus competencias. La autonomía es contraria al principio de injerencia. Si hoy aquí aprobásemos una resolución pidiendo algo a quien no es competente sobre la materia, estaríamos entrometiéndonos en la autonomía local, en la autonomía de la Administración autonómica y en la autonomía de la autoridad portuaria. No entendemos cómo viniendo esta moción desde un planteamiento nacionalista, se puede intentar vulnerar esos tres principios de injerencia en esos tres ámbitos de responsabilidad.

La autoridad portuaria, en virtud de los acuerdos, tiene la competencia de la gestión del puerto de La Coruña y en función de ella, su consejo de administración hizo un plan especial del puerto. Lo compartamos o no, lo ha hecho la autoridad competente. El Ayuntamiento de La Coruña tiene la competencia de aprobar o no ese plan especial y, en función de eso, ahora mismo está a exposición pública, que es momento procesal adecuado para hacer las alegaciones que cada grupo estime conveniente.

Ha de ser el ayuntamiento pleno, todas las fuerzas democráticas de la ciudad de A Coruña, quien tiene la competencia de aprobar o rechazar las alegaciones correspondientes en función del período de exposición pública al que está sometido. Si hay discrepancias con el plan especial, es ahí donde se tienen que hacer las alegaciones. También la Administración autonómica, señorías, tiene sus competencias porque, según la norma, es obligatorio hacer un informe previo, preceptivo y vinculante de la Administración autonómica, para que se pueda aprobar este plan especial. Si la comunidad autónoma tiene que hacer un informe previo, preceptivo y vinculante se deberá interpelar en este caso en el Parlamento gallego, al conselleiro correspondiente para que informe sobre lo que tiene previsto en relación con este plan especial.

Señorías, no podemos aprobar esta iniciativa porque significaría una injerencia que nuestro grupo, el Grupo Socialista, no está dispuesto a acometer en este acto. No es un problema de fondo, sino de forma. No entramos hoy aquí en el fondo, defendemos el puerto de La Coruña, apostamos por la flota de bajura, pero no queremos injerir en la

autonomía de la autoridad portuaria, del Ayuntamiento de La Coruña y de la Administración autonómica, que son los competentes y los que tienen que proceder en esta ocasión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña Fernanda Faraldo.

La señora **FARALDO BOTANA**: Señorías, intervengo para fijar la posición de mi grupo respecto a la proposición no de ley defendida por el señor Rodríguez, en la que se insta al Gobierno a realizar gestiones para que la posición del ente público Puertos del Estado sea favorable a revisar el plan especial del puerto de A Coruña. Al igual que ha hecho el interviniente del Grupo Socialista, anuncio que el voto de mi grupo respecto a esta proposición no de ley será negativo, porque una actuación del tipo que se pretende supondría una intervención de Puertos del Estado más allá de lo que se establece en la normativa vigente.

De conformidad con la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, modificada en esta legislatura por la Ley 62/1997, de 26 de diciembre, los planes y demás instrumentos generales de ordenación urbanística deberán calificar la zona de servicio de los puertos estatales como sistema general portuario y no podrán incluir determinaciones que supongan una interferencia o perturbación en el ejercicio de las competencias de explotación portuaria.

La modificación de la Ley de Puertos del Estado vino a suponer una mejora del régimen jurídico bajo el que se desarrollaba la actividad portuaria y, además, a integrar los intereses de las comunidades autónomas en la gestión de los puertos de interés general. Todo ello, en un régimen de autonomía de gestión de las autoridades portuarias reflejado en su plena capacidad para desarrollar las políticas portuarias y de inversiones comerciales, de organización y servicios y de recursos humanos, etcétera, como se recoge en la exposición de motivos de dicha ley.

Además, viene a puntualizar, en el artículo 18.2 de la citada ley, que el sistema general portuario se desarrollará a través de un plan especial. Plan especial que, como aquí se ha puesto de manifiesto, corresponde formular a la autoridad portuaria, y así lo ha hecho, encontrándose dicho plan en fase de información pública, cuyo plazo terminará el próximo 13 de diciembre, por tanto, en fase de alegaciones. A posteriori, su tramitación y aprobación se realizará de acuerdo con lo previsto en la legislación urbanística y de ordenación del territorio. A la administración competente en materia de urbanismo, que será, como ha dicho el portavoz del Grupo Socialista, el Ayuntamiento de A Coruña, previo informe preceptivo y vinculante de la Consellería de Ordenación del Territorio de la Xunta de Galicia, corresponderá la aprobación definitiva. Esto, en cuanto a la forma, señorías. Por lo que se refiere al fondo, el problema que subyace y que da lugar a esta iniciativa, el Grupo Popular manifiesta que esta proposición no de ley pide la permanencia de la flota de bajura en su dársena tradicional.

En su exposición el señor Rodríguez nos ha hablado de los usos tradicionales en esta dársena. Existe una voluntad decidida por parte de la autoridad portuaria y el Ayuntamiento de A Coruña de permitir el amarre de pesqueros de bajura en la dársena de La Marina, compatible con un uso

global náutico deportivo para la misma. Esta voluntad se ha puesto de manifiesto tanto en la reunión mantenida por la autoridad portuaria, el pasado 18 de noviembre, con los representantes de la agrupación de bajura de la cofradía de pescadores, como en anuncio hecho público por ambas instituciones competentes en la materia, como son la autoridad portuaria y el Ayuntamiento de A Coruña.

En conclusión, señorías, la aprobación de la proposición no de ley supondría una intervención de Puertos del Estado más allá de lo que establece la normativa vigente. Además, la tramitación del plan especial se ha realizado, de acuerdo con la legislación y con todas las garantías, en defensa de los intereses públicos y privados que en ellas se contemplan. Como aquí hemos puesto reiteradamente de manifiesto, la aprobación definitiva corresponde al Ayuntamiento de A Coruña. Como miembro perteneciente a un grupo que en la actual legislatura ha impulsado de una manera decidida el pacto local, no nos parece apropiado una injerencia en la autonomía local y nos sorprende que esta propuesta del Grupo Mixto, auspiciada por el Bloque Nacionalista Galego, pretenda invadir competencias de otros organismos e instituciones.

#### — SOBRE PROTECCIÓN DE LA INFANCIA FRENTE A LA PUBLICIDAD EN LA TELEVISIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001776)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir el punto 5 del orden del día.

Para la defensa de esta proposición no de ley y, en representación del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Martínón.

El señor **MARTINÓN CEJAS**: Presento, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, la proposición no de ley sobre la protección de la infancia frente a la publicidad en la televisión.

Señor presidente, los datos que tenemos acerca de la publicidad destinada a la infancia en la televisión, especialmente en época navideña, ponen de manifiesto que estamos ante una situación que a mi grupo parlamentario no le gusta, que, incluso, calificamos de agresión contra la infancia. Es muy abundante el número de anuncios publicitarios que están destinados a convencer a la infancia de la adquisición de determinados productos, especialmente en esta época, de juguetes.

Quiero decir de entrada que el objetivo principal de esta proposición no de ley no es el de perjudicar a ninguna industria del juguete, ni española ni extranjera, sino la protección de la infancia, es decir, dar un pasito más en el nivel de eficacia que concedemos a la infancia en España.

Si se me permite, cabe hacer un elogio de la industria juguetera, especialmente la española que, como tal industria, es potente que, además, tiene una ubicación determinada. Cualquier elogio que haga de ella está muy lejos de ser superfluo. El juguete ha contribuido en todos nosotros cuando fuimos niños al desarrollo de nuestra personalidad y me gustaría pensar que para todos nosotros fue afectivamente equilibrado.

Estamos hablando de publicidad en la televisión y ahí radica, señor presidente, el principal problema: el poder que tiene la televisión como medio de comunicación es inmenso y se ha escrito tanto sobre ello que resulta innecesario que ahora me extienda. Estamos hablando, sobre todo, de la publicidad que en la televisión tiene por destinatario la infancia.

Dos ideas aglutinan nuestras preocupaciones. Los niños —cuando hablo de los niños no lo diría igual si me refiriera específicamente a uno de cuatro años, que a uno de seis, de ocho, de diez, de doce o de catorce años— en general, no pueden comprender lo que es la publicidad, ni pueden valorar lo que les ofrece. Los de muy poca edad no distinguen los diversos espacios televisivos; no distinguen un anuncio publicitario de un programa o una película; no conocen lo que la publicidad significa, donde hay un productor de un bien que encarga a una agencia de publicidad la preparación de un spot publicitario, paga a una cadena de televisión e intenta, finalmente, convencer al espectador, en este caso al niño, de que pida a sus padres que le compren un determinado bien; no comprenden todo ese complejo mundo de la publicidad, la existencia de equipos de publicistas que diseñan anuncios publicitarios específicamente dirigidos a ellos y, desde luego, no tienen capacidad, experiencia, ni conocimientos para valorar lo que la publicidad les ofrece; no son capaces de valorar la bondad, ni lo adecuado del contenido del anuncio publicitario.

El objeto de esta proposición no de ley es evitar que lo que para nuestro grupo es un abuso se continúe produciendo. Es casi principalmente un grito de alarma, de alerta a la sociedad y a los poderes públicos. La actual situación debe ser corregida y tiene, en mi opinión —no quiero comprometer la opinión de mi grupo parlamentario—, mucho de inmoral. Me resulta profundamente inmoral que a niños de cuatro años se les esté bombardeando, como hoy se está haciendo, con centenares de anuncios; no digo que los vea diariamente, pero sí que ven diariamente decenas de anuncios.

Esta situación en los países más avanzados donde hay una cultura fuerte y poderosa de protección de la infancia, como es el caso de España, ha ido produciendo normas que eviten que la publicidad a ella destinada vaya más allá de límites tolerables. No sé si la situación que hoy tenemos en España se ajusta a la ley o no. No he querido entrar en eso porque, como bien saben SS.SS., el límite entre lo legal y lo ilegal no suele ser preciso. Hay que pensar que hay una profesión, que es la de abogado, que vive prácticamente de ese difuso y confuso límite entre lo legal y lo ilegal. Hay países donde se ha prohibido de forma absoluta la publicidad destinada a menores de catorce años. Hay otros países donde lo que se ha prohibido es la publicidad de juguetes. En general, todos los países más avanzados han intentado fijar límites; límites que se refieren a que no puede haber determinado contenido en los anuncios publicitarios destinados a la infancia. En pocas palabras, en los países más avanzados se ha intentado compaginar el principio constitucional de protección a la infancia con el respeto al derecho a la libertad de empresa, porque la publicidad tiene más que ver con el derecho a la libertad de empresa que, como algunos sostienen, con el derecho a la libertad de expresión. Posiblemente la expresión formal del acto publicita-

rio —si me permite esta forma de hablar— sí que tiene mucho que ver con la libertad de expresión pero, desde luego, el contenido material y esencial de lo que la publicidad es tiene principalmente que ver con la libertad de empresa.

Señor presidente, estas son las principales consideraciones que hacemos para presentar esta proposición no de ley. Quisiera adelantarme a un algún argumento que en algún momento he oído, como que no podemos formar a la juventud española aislándola del mundo. Algunos defienden que conviene que los niños españoles, con independencia de que sus padres tengan o no dinero para comprar los juguetes que la televisión les ofrece, vean ese tipo de anuncios y que se vayan acostumbrando a que no todo lo que se ve en la televisión se puede comprar. Hago mío parte de este razonamiento. Es verdad que no podemos educar a la infancia y a la juventud en un mundo aislado y separado de lo que la sociedad significa, pero no es menos cierto que eso se puede hacer sin llegar a los extremos a los que hoy estamos llegando. No creo que haya alguien que defienda que, como el sexo forma parte de la vida humana, se pongan películas pornográficas a las cuatro de la tarde para que las niñas lo vean y se vayan acostumbrando a eso. Hay un límite de protección de la infancia. Precisamente, la protección a la infancia no significa aislarla de la sociedad en la que vivimos, sino ir adecuando la progresiva incorporación al conocimiento de esa sociedad.

Señor presidente, con esta proposición no de ley mi grupo parlamentario quiere principalmente llamar la atención acerca de una situación que no nos gusta, que creemos que a la mayor parte de los padres españoles tampoco les gusta y deberíamos dar un saltito más en ese nivel de protección a la infancia.

Hay un aspecto que he rozado y quisiera comentar brevemente. Hay padres que pueden comprar estos juguetes y otros que, no. Sin duda, en aquellas familias de pocos recursos económicos esta publicidad crea situaciones muy dolorosas y, en ocasiones, muy frustrantes. Pesando en mí mucho estos razonamientos, quisiera insistir en otro aspecto porque, al final, cuando hablo de defender la dignidad de las niñas y niños españoles, estoy hablando de todas las niñas y niños españoles. La defensa de la dignidad de la infancia española hay que hacerla por los propios niños, con independencia de que sus padres tengan o no dinero para comprar juguetes. A mi juicio, es igualmente grave la agresión contra el niño que vive en una familia con recursos económicos y que puede perfectamente comprar todos los juguetes habidos y por haber que la falta de respeto a ese niño porque se le somete a un bombardeo de anuncios publicitarios.

Señor presidente, pido a todos los grupos parlamentarios el apoyo a esta propuesta. Por las conversaciones que hemos tenido a lo largo de la mañana, creo que seremos capaces de buscar un texto en el que todos podamos sentir reflejadas nuestras inquietudes.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición de ley del Grupo Parlamentario Socialista se ha presentado una enmienda por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra doña Ana Mato.

La señora **MATO ADROVER**: El Grupo Popular ha presentado una enmienda a la proposición del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la protección de la infancia frente a la publicidad en la televisión. La infancia es un valor que hay que defender especialmente y todo lo que sean medidas a favor de protegerla cada vez más son buenas porque es el futuro de nuestro país y tener una infancia sana, comprometida, que tenga unos valores es fundamental para el funcionamiento de un país. En nuestra enmienda hemos ido un poco más allá de la proposición relativa a la publicidad en televisión de los menores. Digo que hemos ido un poco más allá porque hay leyes suficientes para proteger a los menores hoy. Hace escasamente cuatro o seis meses aprobamos en esta Cámara la incorporación de la Directiva Televisión sin Fronteras en la que se hizo un capítulo especial de protección a los menores, no sólo en cuanto a la publicidad sino también a los contenidos de la televisión.

Es verdad, como dice la proposición del Grupo Socialista, que en fechas navideñas hay una excesiva concentración de publicidad de juguetes en televisión; concentración, por otro lado, lógica. No creo que la concentración de anuncios publicitarios de juguetes en épocas navideñas pueda calificarse de ataque o abuso contra la infancia, lo sería si los mensajes que se dieran en esa publicidad perjudicaran a los menores induciéndoles a reclamar algunas cosas, haciendo un tipo de publicidad engañosa que está prohibida en nuestras leyes, o engañando a los menores con los productos anunciados. Nuestro grupo comparte que en estos momentos hay una excesiva concentración de anuncios publicitarios dedicados a menores en televisión, como también lo hay de regalos o dulces navideños. Indudablemente, hay saturación publicitaria pero las fiestas navideñas incitan a eso porque precisamente en esas fechas, como decía el portavoz del Grupo Socialista, la libertad de empresa hace que éstas den a conocer lo más posible sus productos y vendan más.

El Grupo Socialista decía en su proposición que los niños a veces no distinguen muy bien entre publicidad y realidad y que, por tanto, hay que poner un límite a la protección de la infancia. Estoy de acuerdo, pero con matizaciones porque hay muchos estudios en los que no se sabe a partir de qué umbral los niños distinguen lo que es publicidad de lo que es información. Otros estudios dicen que es bueno que haya anuncios de juguetes en televisión porque es información que se le da al niño y al adulto para que sepa lo que puede y lo que debe o no comprar. Estamos de acuerdo en la protección de la infancia, en este caso contra la saturación de anuncios publicitarios de juguetes que hay en la televisión, porque sabemos que los niños ven mucha televisión sin que sus padres estén con ellos —porque la vida española así lo requiere— y es importante buscar algún método. Ahora bien, las leyes que tenemos, que protegen suficientemente al menor, no prevén una limitación de anuncios dirigidos a los menores. En esta proposición podremos instar al Gobierno a que busque alguna fórmula para que la saturación sea menor o para que no se perjudique a los menores, pero es difícil que no haya anuncios publicitarios sobre juguetes cuando no hay ninguna regulación que lo contemple. Decía el señor Martínón que en otros países se han adoptado medidas —y es verdad— para

reducir la publicidad de juguetes o de anuncios publicitarios dedicados a los menores. Solamente en una minoría de Estados, en Suecia, Grecia y Canadá, como dice la misma proposición del Grupo Socialista, parten del principio de que la publicidad de juguetes es objetivamente dañina para el menor. Por tanto, la prohíben terminantemente. No hay publicidad de juguetes en televisión porque consideran que es objetivamente dañina. El resto de los países de la Unión Europea, salvo los que he mencionado, consideran que la publicidad de juguetes cumple también una función informativa, que las posibles consecuencias negativas sobre los menores vienen de los contenidos de esa publicidad. En la Directiva de Televisión sin Fronteras, que hemos incorporado al derecho español, vela más por los contenidos de la publicidad, que no abusen de los niños, que no se utilicen personajes queridos por los niños para tratar de engañarles o incitarles a que compren algún producto, simplemente porque su personaje es el favorito o porque así se lo exigen.

Decía también el señor Martínón que produce frustración —y yo lo lamento— en muchos niños cuyos padres tienen la oportunidad de comprarles los juguetes que piden, pero también en aquellos que no tienen esa oportunidad. No es bueno que a ningún niño le compren todos los juguetes que pide porque, al final, tienen demasiados juguetes y ni siquiera juegan con ellos. Eso forma parte de la educación que tenemos que intentar dar a los menores. Es cierto que los niños piden lo que ven en los demás, lo cual produce frustración. A mí me gustaría que no pasara nunca que un niño tenga que sufrir por no tener algo que le gustaría, lo cual es bien triste. Pero también es verdad que eso forma parte del proceso de formación de las personas. En ese sentido, todos los niños deberían privarse de alguna cosa que vean en la televisión en estos días y que pidan a los Reyes Magos.

Sin estar a favor de que haya tanta saturación publicitaria de juguetes, en estos momentos es difícil controlar esa cuestión, puesto que las leyes no lo hacen, salvo que vayamos a convenios de autorregulación de las cadenas, que son fundamentales en esta etapa en la que vivimos. Como sabe el señor Martínón, el Grupo Socialista y todos los grupos de esta Cámara, estamos en una época de liberalización de las comunicaciones, en la que cada vez va a haber más canales de televisión que entren en los hogares, algunos lo harán por vía satélite y otros serán incontrolados en cuanto a publicidad porque entrarán por vías distintas, por lo que es necesario que nos pongamos todos de acuerdo para proteger, de la mejor forma posible, a nuestros menores.

Nuestra enmienda a la proposición tenía algunos puntos que están recogidos en las leyes españolas, en la Ley de Televisión sin Fronteras, que son de protección al menor frente a la publicidad por televisión y a la televenta, para que no se utilicen personajes de ficción que puedan influir en el niño. Teníamos algún punto dedicado expresamente al chip antiviolencia, con el que podríamos impedir que algunos anuncios publicitarios se vieran por televisión por los menores y, en cuanto la tecnología lo permita, deberíamos ponerlo en marcha, para lo cual el Gobierno debería promover esta cuestión. Otro punto recogido en la ley habla de que se vele expresamente por el cumplimiento de la legalidad, para que —como decía el Grupo Socialista en su

apartado 2, que nosotros podemos compartir— no se abuse de la falta de conocimiento o capacidad de los niños. Al final, lo importante de esta proposición —felicitó al Grupo Socialista por haberla presentado— es que todos nos pongamos de acuerdo en que la protección a la infancia está por encima de todos los grupos, de cualquier ideología o electoralismo, por lo que la protección de nuestros menores tiene que recogerse siempre.

Es verdad, como digo, que la ley recoge unos límites de publicidad general, pero no existe un límite de publicidad infantil. A lo mejor sería conveniente que para el futuro creáramos un grupo de trabajo para ver hasta qué punto beneficia o influye la publicidad en los menores y que hiciéramos una ley específica de publicidad para menores, ya que hoy no existe en España. A lo mejor sería importante que viéramos la posibilidad de hacerlo, porque lo cierto es que la publicidad en España tiene hoy unos límites, pero en esos límites no está acotada la parte dedicada a la publicidad infantil, y de que no haya un exceso de anuncios publicitarios dedicados a los menores.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

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

El señor **JANÉ I GUASCH**: Mi grupo parlamentario considera que sería positivo aprobar hoy esta proposición no de ley que ha presentado el señor Martinón, en nombre del Grupo Socialista. También coincide con la última intervención de la señora Mato, en nombre del Grupo Popular. Hoy se dará un grado de coincidencia en esta Comisión para que finalmente se apruebe un texto que dé cumplimiento a un imperativo de la Constitución, que nos exige a los poderes públicos proteger la infancia y la juventud.

El señor Martinón ha hecho una excelente intervención, aportando argumentos a favor de su proposición no de ley, con los que yo coincido plenamente. No quiero redundar en los mismos, como tampoco en los que ha dado la señora Mato, pero sí quería hacer una reflexión sobre determinados aspectos de esta proposición no de ley, porque me gustaría que se incluyeran en el texto final que podamos transaccionar todos los grupos.

El abuso de los mensajes publicitarios dirigidos a niños y niñas es preocupante, sobre todo si pasan horas y horas sin control, delante del televisor. Es responsabilidad de los padres, de los educadores, velar por el buen uso de los medios televisivos. Tiene muchas ventajas, pero también grandes inconvenientes, permanecer horas y horas no ya contemplando mensajes publicitarios, sino pasando toda la tarde viendo la televisión. Nosotros tenemos la responsabilidad como poderes públicos, pero también hay una gran responsabilidad de los padres y de los educadores de vigilar por el contenido de los programas y anuncios que vean sus niños y niñas, sobre todo cuando están en edades muy frágiles y, como decía el señor Martinón, no saben distinguir lo que es publicidad de lo que es realidad. En esta época navideña en que tantas ilusiones todos pretenden vender, no deben ser los niños y niñas las víctimas de la excesiva concentración de anuncios publicitarios de juguetes de la que hablaba la señora Mato.

Yo no quiero redundar en estos argumentos, pero sí hacer la reflexión de que los anuncios publicitarios de juguetes no son, desde un punto de vista objetivo, lo más dañino de la publicidad emitida en horas en las que niños y niñas ven la televisión. Me refiero, señorías, a otro aspecto que considero más dañino y que no contempla la proposición no de ley. A mi grupo le gustaría que en esa proposición no de ley hubiese un apartado del siguiente tenor. Se está emitiendo en horas de programación infantil, que termina a las 10 de la noche, lo que se llaman mensajes de autopromoción de programas que se emitirán después del horario infantil. Todos podemos observar cómo a las 9 de la noche, en que a lo mejor niños y niñas están viendo la televisión, se anuncia una película dirigida al público adulto, que se emitirá a las 11 ó 12 de la noche. En dos minutos podemos observar las imágenes más agresivas de esa película o programa y las pueden ver los niños y las niñas sin ningún control. Eso sí que es una agresión para ellos. Por tanto, a mi grupo le gustaría que, al final, en el texto de la proposición no de ley hubiese un apartado específico en el que se dijera que debemos velar para que en horario infantil nunca puedan emitirse mensajes de autopromoción cuando el contenido de los mismos va dirigido a programas que se emitirán para un público adulto; si no, estamos haciendo una regulación de horarios muy estricta, pero también estamos haciendo que el aspecto más agresivo de aquello dirigido a un público adulto se emita en horas en que los espectadores corresponden a un público infantil. Por tanto, creemos que es necesario velar para conseguir también del consenso general que este aspecto quede recogido.

Quiero felicitar al Grupo Socialista por esta iniciativa, así como al Grupo Popular por el esfuerzo que ha hecho para presentar una enmienda global, y creo que al final encontraremos en esta Cámara un texto transaccional que sea aceptado por todos porque lo que hacemos es intentar, entre todos, proteger la infancia y la juventud, tal y como nos exige la Constitución.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Señor presidente, quiero decir con brevedad que comparto en general la preocupación expresada en la proposición no de ley y en otras intervenciones, si bien es verdad que tengo un cierto escepticismo sobre el alcance y la eficacia de este tipo de cosas, porque, al fin y al cabo, aunque se retirase la publicidad de la televisión el consumismo está presente en los grandes almacenes que todos visitamos y en otra serie de cosas. Creo que el problema de fondo es el de los contenidos publicitarios en general, la orientación de estos contenidos y la información necesaria y complementaria sobre los precios. Aunque sé que es una utopía, quizá sería conveniente que en los anuncios se incluyera que para comprarse un videojuego el padre o la madre necesitan trabajar a veces 10 y 12 días, por los precios que tienen, para que el niño conozca la dificultad y el alcance que tiene el acceder a algunos de esos juguetes. Pero al fin y al cabo es una labor educativa que supongo que sirve de estímulo para que los

padres en sus casas tengan que explicar el esfuerzo que supone poder acceder a algunos de estos superjuguetes que se pasan de moda en dos días.

En todo caso, bienvenida sea la reflexión y, por tanto, apoyaremos la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Permítanme, señoras y señores diputados, que con carácter excepcional esta Presidencia manifieste su profunda satisfacción por el hecho de que en esta Comisión se esté debatiendo una iniciativa de esta naturaleza. Espero que con el consenso de todos se llegue a aprobar una iniciativa que redunde en beneficio de la infancia.

— **RELATIVA A LA CONEXIÓN FERROVIARIA ENTRE ALGECIRAS Y SAN FERNANDO (CÁDIZ), AL OBJETO DE QUE EL MINISTERIO DE FOMENTO LA CONTEMPLA EN SU PLANIFICACIÓN VIGENTE DE ÁMBITO ESTATAL. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001524.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto siguiente del orden del día, la proposición no de ley relativa a la conexión ferroviaria entre Algeciras y San Fernando (Cádiz), al objeto de que el Ministerio de Fomento la contemple en su planificación vigente de ámbito estatal. En representación del Grupo Parlamentario Socialista del Congreso y para la defensa de esta proposición tiene la palabra don Salvador de la Encina.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Recientes estudios realizados por la Junta de Andalucía en materia de infraestructuras para el decenio 1997/2007 concluían diciendo que la conexión ferroviaria entre las bahías de Algeciras y de Cádiz era fundamental para el desarrollo socioeconómico de la provincia de Cádiz. Igualmente es vital porque el cada vez mayor crecimiento de tráfico entre Europa y el Magreb, con dos puertos tan importantes como los de las bahías de Cádiz y de Algeciras, requiere de infraestructura ferroviaria, actualmente inexistente, porque el enlace entre San Fernando y Algeciras no existe —es lo que lo estamos pidiendo— y la otra conexión que tiene la bahía de Algeciras hacia Málaga, que es una zona orográficamente difícil, es a través de Bobadilla. Además, en los últimos años no ha habido ningún tipo de inversiones ni de mejora y, por tanto, son grandes las dificultades que hay para la salida de toda la mercancía que llega al puerto de Algeciras por esa vía ferroviaria de Bobadilla. Es una petición clamorosa de la industria del Campo de Gibraltar y del propio puerto que se mejore esa conexión ferroviaria Algeciras-Bobadilla, que, repito, en los últimos 10 años apenas ha tenido inversión y que es vital para el desarrollo del Campo de Gibraltar. Sin embargo, lo que ahora se plantea es la conexión entre esas dos bahías, la de Cádiz y la de Algeciras. Por otra parte, hay que tener en cuenta que la provincia de Cádiz tiene una estructura territorial muy diversa, con tres grandes núcleos que como son Cádiz y su entorno, su bahía, el Campo de Gibraltar, con otra bahía potencialmente importante en el ámbito industrial, y Jerez. Pues bien, las tres zonas que territorialmente son muy

diversificadas y muy amplias carecen de unas conexiones ferroviarias acordes a sus necesidades. Por eso consideramos que dentro de los planes del Ministerio de Fomento se tiene que iniciar ese estudio que al parecer —por noticias periodísticas de las que recientemente hemos tenido conocimiento— ya se ha iniciado o al menos se ha previsto la adjudicación del mismo. De todas maneras, puedo decir aquí que hasta ayer la Consejería de Infraestructuras de la Junta de Andalucía desconocía cualquier plan de este tipo. Si existe un estudio encargado por el Ministerio de Fomento, a la Junta de Andalucía —en un acto más de desprecio hacia esa comunidad, como viene siendo habitual por el Gobierno de la nación en muchas de sus actuaciones— ni siquiera se le ha informado de qué se trata. Por tanto, a nivel institucional se desconoce si se ha producido algún tipo de estudio en el ámbito de la conexión ferroviaria bahía de Algeciras bahía de Cádiz. A nivel parlamentario nosotros también lo desconocemos. Por eso yo le pediría al interviniente del Grupo Popular que si nos va a decir que ya se ha iniciado dicho estudio que nos diga qué es lo que se ha iniciado, en qué consiste, cuándo se va a hacer, qué resultados han obtenido, etcétera. porque —repito— se desconoce tanto en el ámbito institucional de la Junta como en el ámbito parlamentario.

En el año 1997, el Ministerio de Fomento manifestaba que tenía previsto iniciar ese mismo año la redacción de un estudio de viabilidad para conexas por vía férrea Algeciras con San Fernando. Sin embargo, como acabo de decirles, hasta hace muy pocos meses, concretamente hasta el 15 de abril de 1999 en que se presentó esta iniciativa, se desconocía la existencia de cualquier estudio. Si luego se ha hecho nos gustaría conocerlo hoy. En todo caso, nadie puede dudar de que es necesaria la conexión ferroviaria entre Algeciras y San Fernando, porque supondría unir dos zonas que están hoy día muy alejadas no sólo por la inexistencia del ferrocarril sino incluso por carretera, 120 kilómetros, con malas comunicaciones, y porque para el desarrollo de los puertos de Algeciras y Cádiz, que son dos puertos de primer orden, es vital la conexión ferroviaria de esas dos bahías.

Termino diciendo que la escasa disponibilidad presupuestaria de la Administración central para potenciar ferroviariamente Andalucía es palmaria. Concretamente, el Consejo de Ministros el viernes aprobaba 16.000 millones de pesetas para otro tramo del AVE y para el corredor de Bilbao. Eso choca frontalmente con los 200 millones de pesetas destinados a la provincia de Cádiz, que figuran en el presupuesto del ejercicio del año 1999, o con los dos mil y pico millones de pesetas para toda Andalucía. Por todo ello consideramos que el Congreso de los Diputados debe instar al Gobierno para que entre los planes previstos para Renfe en la Comunidad Autónoma andaluza, en lo que respecta a la provincia de Cádiz, se introduzcan las modificaciones oportunas para que se contemple la conexión ferroviaria entre Algeciras y San Fernando, que es lo que se pide en esta iniciativa. En todo caso, si se ha iniciado un estudio o se va a adjudicar a una empresa para que se lleve a cabo, queremos saber en qué situación se encuentra, en qué va a consistir, qué plazo de ejecución tiene, qué presupuesto tiene, etcétera.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley el Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda, para cuya defensa tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Coincidiendo en parte con el análisis que ha hecho el Grupo Socialista, la verdad es que no vamos a apoyar la proposición no de ley que presenta, pero hemos formulado una enmienda con texto alternativo que consta en la Mesa y también al Grupo Socialista, de ahí que en aras de la brevedad no la vamos a repetir. Fundamentalmente lo que pretende nuestra enmienda es agilizar estas actuaciones, dentro del conjunto de las inversiones en la provincia de Cádiz.

Nosotros no podemos apoyar la proposición no de ley del Grupo Socialista, en primer lugar, porque contiene un error técnico importante. La proposición no de ley del Grupo Socialista dice que en los planes de la empresa Renfe relacionados con la Comunidad Autónoma de Andalucía se introduzcan las modificaciones para esta conexión, cuando es sabido que la planificación en materia de infraestructuras ferroviarias en la red nacional integrada es competencia exclusiva de la Administración general del Estado, y por tanto del Ministerio de Fomento, y no de la empresa Renfe, y el Ministerio de Fomento —repito— sería el encargado de realizar los estudios necesarios para el establecimiento de estas nuevas líneas. **(El señor vicepresidente, Jané i Guasch, ocupa la Presidencia.)**

Como también es sabido que el Ministerio de Fomento tiene previsto realizar durante el año 1999 los estudios de demanda y rentabilidad de los grandes corredores ferroviarios, en especial de los susceptibles de alta velocidad y velocidad alta, a los efectos de poder priorizar racionalmente las inversiones, teniendo en cuenta la vertebración del territorio y la cohesión territorial, los tiempos de recorrido y otros elementos determinantes de la competitividad y rentabilidad del modo de transporte ferroviario en relación con otros modos de transporte. En este sentido, también es sabido que el Ministerio de Fomento ha encargado un estudio previo de la viabilidad del nuevo eje ferroviario Cádiz-Algeciras, en el que analizará esta posible relación desde los puntos de vista funcional, técnico y económico. Por consiguiente, el Ministerio de Fomento es completamente sensible a esta conexión férrea entre Algeciras y San Fernando, pero las cosas tienen su orden lógico y cualquier actuación, incluso ésta, debe comenzar por el necesario estudio de viabilidad, que ya está encargado. De ahí que no rechazamos la propuesta en sí del Grupo Socialista, sino que añadamos en nuestro texto alternativo que se agilice.

Hablar de la historia de las conexiones ya lo ha hecho el Grupo Socialista. Es verdad que Algeciras y San Fernando tienen muy mala conexión por carretera. No es verdad que sea peor en los últimos cuatro años. Es verdad que la situación heredada en los corredores ferroviarios de Algeciras es ciertamente lamentable, pero entrar en el «y tú más» o «yo peor que tú» nos llevaría a una situación en la que creo que las realizaciones de los últimos cuatro años superan con mucho a las de los años anteriores, entre otras cosas porque se ha potenciado enormemente el ferrocarril (al Grupo Socialista le consta que Algeciras cuenta con nuevos servicios: el Talgo-200 y próximamente un TRD a Granada) y, sin embargo, en otras épocas se perdieron otros

servicios como la línea Algeciras-Madrid-Hendaya-París o los trenes de cercanías que tenían conectada a Algeciras con Ronda. Eso era antes; ahora hay un interés importante por potenciar todas las conexiones ferroviarias.

Coincidimos, como no podría ser de otra manera, en que es muy importante unir las dos bahías, la de Cádiz y la de Algeciras, fundamentalmente porque ambas cuentan con dos puertos de gran trascendencia, por lo que es importante la colaboración entre los dos puertos. Son puertos que pueden tener tráficos complementarios y, por tanto, sobran argumentos para defender la necesidad de este enlace. Sin embargo, tampoco debemos desdeñar el otro enlace del Campo de Gibraltar, Algeciras-Bobadilla, que es la reivindicación que se siente en el Campo de Gibraltar por todos los sectores industriales y comerciales, ya que a pesar de que sea una línea antigua es la conexión más rápida con Madrid. Por tanto, el PDI de la Junta de Andalucía no tiene por qué priorizar una sobre otra, las dos conexiones son importantes, y mucho menos desdeñar la de Algeciras-Bobadilla, que —repito— es la que se considera por los sectores sociales del Campo de Gibraltar más prioritaria. Reitero que las dos conexiones son importantes. Hay que trabajar para que una se haga y la otra se mejore sustancialmente. Ambas conexiones son complementarias. De ahí el texto alternativo del Grupo Popular para solicitar del Ministerio de Fomento una agilización del conjunto de las inversiones en la provincia de Cádiz. Y cuando hablamos del conjunto, hablamos de todo el conjunto. Es decir, en estos últimos cuatro años, entre otras cosas, están las obras en ejecución de la nueva estación de mercancías en Jerez de la Frontera; también, el Ministerio ha licitado las obras para el soterramiento del ferrocarril en el municipio de Cádiz y acaba de finalizar el estudio informativo para la duplicación de vías del tramo aeropuerto de Jerez-Cádiz, que próximamente será sometido a información pública.

En aras de la brevedad, concluyo, señor presidente.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): ¿Algún grupo parlamentario desea fijar su posición ante esta proposición no de ley? Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene la palabra don Mariano Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Para ahorrarme discurso, simplemente he de decir que es conocida nuestra posición favorable a todo lo que sea mejorar las infraestructuras ferroviarias, aunque es verdad que técnicamente es más correcto solicitarlo al Ministerio de Fomento. Por ello nuestro grupo apoya esta proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané Guasch): Para manifestar si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Salvador de la Encina, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Señor presidente, en primer lugar, no entendemos esta enmienda de modificación, por cuanto lo que con esta proposición no de ley se ha traído nada tiene que ver con la operación Bahía de Cádiz. La operación Bahía de Cádiz está diseñada por el Ministerio de Fomento con tres conceptos: la integración ferrocarril de Jerez, la integración ferrocarril para Cádiz y

el desdoblamiento de las vías férreas para Cádiz. Y lo que aquí se ha pedido es un estudio de conexión ferroviaria Algeciras-San Fernando, que no entra en la operación Bahía de Cádiz. Por tanto, no entendemos la presentación de esta enmienda, que nada tiene ver con lo que se está diciendo. La operación Bahía de Cádiz es una operación ferroviaria, pero no tiene que ver —como digo— con la petición que hacemos del enlace Algeciras-San Fernando.

En segundo lugar, quiero decir al Grupo Parlamentario Popular que no existe —como ha manifestado— tipo ningún error técnico en la redacción.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Jané i Guasch): Señor De la Encina, esta Presidencia le agradecería que consumiera el turno para decir si acepta o no la enmienda. No abra un nuevo debate porque no voy a dar la palabra al Grupo Parlamentario Popular. Por tanto, cíñase a decir si acepta o no la enmienda, y a argumentar en todo caso por qué no la acepta.

El señor **DE LA ENCINA ORTEGA**: Continuando con lo anterior, señor presidente, no podemos entender la presentación de esa modificación que hace el Grupo Parlamentario Popular y, por tanto, la vamos a rechazar. Estamos de acuerdo en que es fundamental esa conexión y lo lógico es que la apoyen. Ha dicho el portavoz popular que no la rechaza, por lo que le pediría que la apoyara.

Por otra parte, la Junta de Andalucía no desdeña la vía Algeciras-Bobadilla. Muy al contrario: la quiere y la pide. Y es al Gobierno central, al Ministerio de Fomento, al que corresponde ejecutar esa mejora. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)** Por cierto, con cero pesetas de presupuesto para el ejercicio del año 2000. Por tanto, los mensajes que da el Grupo Parlamentario Popular luego no se corresponden con la realidad presupuestaria. Se dice que se apoya el fomento de la vía ferroviaria Algeciras-Bobadilla, pero a la hora de reflejar esa palabra se traduce en cero pesetas en los presupuestos, lo cual supone una contradicción.

Para terminar, ya he dicho que no hay una mala redacción técnica; muy al contrario. Se dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que dentro de sus planes —se entiende que es el Ministerio de Fomento— se incluya en la Comunidad Autónoma de Andalucía, en lo que respecta a la provincia de Cádiz, la conexión ferroviaria Algeciras-San Fernando. No decimos que Renfe en sus planes haga, sino que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno. Por consiguiente, creo que no se ha leído correctamente la proposición no de ley. **(El señor Fernández Rodríguez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿A qué efectos solicita la palabra?

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Por alusiones, señor presidente, porque más que una aceptación o no de enmiendas, lo que ha habido ha sido una réplica a mi intervención. Necesitaría un minuto para aclarar un concepto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted un minuto.

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: El único concepto que quiero aclarar en un minuto es que tanto nos da que nos da lo mismo. Es decir, en el hecho de que nuestro texto alternativo incluya dentro de una determinada operación, Bahía de Cádiz, el enlace Algeciras-San Fernando, lo que importa es que se haga ese enlace, porque San Fernando y Cádiz, como todo el mundo sabe, están conectadas. Por tanto, esa operación Bahía de Cádiz que incluye la duplicación de vía Cádiz-Jerez, también puede incluir —y es lo que se pide en nuestro texto alternativo— el enlace entre Cádiz y Algeciras, que es lo realmente importante, ya que Cádiz y San Fernando están conectados.

— **SOBRE TRANSPORTE AÉREO EN LAS ILLES BALEARS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001538.)**

— **RELATIVA A LA IMPOSICIÓN DE SERVICIO PÚBLICO EN LAS RUTAS AÉREAS ENTRE LAS ILLES BALEARS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001743.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir conjuntamente los puntos 7 y 8, que son dos proposiciones no de ley del Grupo Parlamentario Socialista: la primera sobre transporte aéreo de las Islas Baleares y la segunda relativa a la imposición de servicio público en las rutas áreas entre las Islas Baleares. Para su defensa tiene la palabra doña Teresa Riera.

La señora **RIERA MADURELL**: Señorías, las dos proposiciones no de ley que hoy trae el Grupo Socialista para su debate en esta Comisión se refieren al transporte aéreo y tienen por objeto combatir, paliar el caos y el desgobierno que se vienen produciendo desde hace muchos meses, demasiados, en este sector, y que tiene graves consecuencias para el conjunto de intereses económicos y sociales de España, pero que se deja sentir muy especialmente en las islas puesto que, cómo todos ustedes conocen, las islas tienen en el transporte aéreo su modo de comunicación casi exclusivo, y quisiera referirme en este caso especialmente a las Islas Baleares.

En la primera de las proposiciones no de ley se propone una serie de medidas que permitan una racionalización del tráfico dentro del espacio aéreo español, dotando a los sistemas de control aéreo de medios materiales y humanos. Paralelamente se propone establecer un tratamiento diferenciado del tráfico interinsular, dotando de un sistema de mayor seguridad a las rutas troncales con los aeropuertos de referencia para las conexiones internacionales.

La segunda de las proposiciones no de ley que el Grupo Socialista trae a esta Comisión es una de estas iniciativas parlamentarias que en una democracia en la que el Gobierno sea respetuoso con las decisiones del Parlamento no debería ser nunca necesario presentar. Pero parece que este no es el caso de este Gobierno, señorías, porque el 20 de mayo de 1997 este Congreso de los Diputados aprobó una moción por la que el Gobierno, a la mayor brevedad, debía

negociar con el Gobierno de las Islas Baleares la posible declaración de servicio público del tráfico aéreo interinsular. Han transcurrido más de dos años y medio, señorías, y dicha negociación ni tan solo se ha iniciado. Ante tan claro incumplimiento, y después de los últimos acontecimientos en las Islas Baleares en relación al transporte aéreo interinsular, a los que me voy a referir inmediatamente, el Grupo Socialista se ha visto obligado a presentar esta proposición no de ley en la que se pide, pura y simplemente, que el Gobierno cumpla con una moción aprobada por unanimidad del Pleno de esta Cámara hace más de dos años y medio. Señorías, nuestro grupo presentó esta proposición no de ley el pasado 26 de octubre cuando, además de no cumplirse el acuerdo de esta Cámara, tuvimos conocimiento de que a partir del 30 del pasado mes de octubre el grupo Iberia pensaba abandonar los servicios regulares interinsulares de transporte de pasajeros y de mercancías en las Islas Baleares y que iba a ceder tales derechos, así como las correspondientes autorizaciones de vuelo, a la empresa privada Air Nostrum, que disfruta de una privilegiada franquicia por parte de Iberia. Iberia iba a abandonar las rutas interiores de las Islas Baleares cediendo su fondo de comercio a una compañía privada, sin haber realizado ninguna consulta previa a ninguna de las instituciones más representativas de las islas. Las reacciones en contra no se hicieron esperar. El Gobierno y los consejos insulares mostraron inmediatamente su disconformidad con la decisión que había anunciado la compañía Iberia y se manifestaron francamente molestos por el hecho de que Iberia no les hubiera ni consultado ni comunicado oficialmente dicha decisión. La patronal de la pequeña y mediana empresa explicó en un comunicado cómo las modificaciones empeoraban claramente el servicio. A pesar de las protestas, señorías, el día 30 la compañía Iberia cumplió lo anunciado.

Señorías, en un régimen de libre competencia, teniendo en cuenta que determinados territorios pueden ser frágiles a estos movimientos de libre competencia, el legislador prevé la declaración de obligaciones de servicio público en las rutas aéreas para garantizar la frecuencia, los horarios, el tipo de aviones y la calidad del servicio entre dichos territorios. Es algo que ya existe en otros países de la Unión Europea como Francia, para su territorio de la Guayana o Normandía, Suecia, Escocia, Portugal, para Madeira y Azores, etcétera. En realidad, señorías, la moción que aprobó el Pleno del Congreso el 20 de mayo de 1997 debía aplicarse tanto a las Islas Baleares como a las islas Canarias. Las negociaciones con el Gobierno autónomo de Canarias sí que se iniciaron al cabo de poco tiempo y condujeron, aproximadamente un año después, a un acuerdo que se materializó en agosto de 1998 con el correspondiente real decreto, lógicamente previo el visto bueno de las instituciones comunitarias, tal como explica la comunicación de la Comisión Europea publicada en el Diario Oficial de las Comunidades Europeas de 26 de agosto de 1998. Sin embargo, transcurridos más de dos años y medio desde la aprobación de la moción y más de un año desde que se declararon obligaciones de servicio público las rutas aéreas regulares entre las islas Canarias, las Islas Baleares todavía no han recibido el mismo tratamiento. Es evidente una vez más, señorías, la despreocupación del Gobierno Aznar por las Islas Baleares y por solucionar en serio los problemas

que se derivan del hecho insular; también la despreocupación o la falta de peso político del anterior Gobierno del Partido Popular en la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares frente al Gobierno del Estado, a pesar de ser en aquel momento del mismo color político; falta de peso político que se deriva, suponemos, del hecho de tener asegurados de antemano los votos de los diputados y diputadas del Partido Popular en las islas, hecho que hacía que el Gobierno pudiera y pueda permitirse el incumplimiento de acuerdos que afectan muy directamente, como el que traemos hoy a debate, a los intereses y a las necesidades de los ciudadanos y ciudadanas de las Islas Baleares.

El Gobierno, señorías, tiene la obligación de ejecutar con urgencia la moción que aprobó el Pleno del Congreso de los Diputados, el 20 de mayo de 1997, en relación a la declaración de servicio público del tráfico aéreo interinsular en las Islas Baleares. Por ello pedimos también su voto favorable a esta segunda proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Parlamentario Popular ha presentado una enmienda, para cuya defensa tiene la palabra el señor Pons.

El señor **PONS FRANCO**: Estamos ante dos proposiciones no de ley, una que hace referencia a lo que es el transporte aéreo como tal, en general, a las Islas Baleares, y otra que hace referencia a lo que es la imposición de servicio público en las rutas aéreas. Voy a intentar distinguir una de otra.

En relación con la primera proposición no de ley y a los tres puntos contenidos en la misma, hay que hacer una serie de matizaciones. Primero, la proposición no de ley plantea en sus tres apartados dos tipos diferentes de iniciativas, creemos nosotros. Por un lado se plantea la dotación de los sistemas de control aéreo —donde debería decir, para ser más exactos, servicios de tránsito aéreo—, cuestionando su seguridad, fiabilidad y eficacia, competencias que en todo caso corresponden al Ministerio de Fomento. Por otro lado, en lo que concierne al segundo y tercer apartado, plantea cuestiones cuyo tratamiento está vinculado a la operación de transporte aéreo y por tanto corresponden a las propias compañías aéreas, teniendo en cuenta la limitación de la actuación de los gobiernos en estos temas, recogidas precisamente en el Reglamento 2408/1992 de la Unión Europea a que hacía referencia la portavoz del Grupo Socialista. Teniendo en cuenta este reglamento de la CEE creemos que no se puede entrar en el contenido de los apartados segundo y tercero. Respecto al primer apartado, que incide directamente en las competencias del Ministerio de Fomento, atribuidas a la entidad pública empresarial Aeropuertos Españoles de Navegación Aérea y a la Dirección General de Aviación Civil, cabe señalar que el planteamiento cuestiona la seguridad y la fiabilidad de los medios actuales para gestionar el espacio aéreo español. Yo creo que esto, expresado así, sería inaceptable, y por otra parte no responde a la problemática experimentada actualmente. Nosotros creemos que únicamente podría plantearse como recursos y medidas necesarias con el fin de aumentar la capacidad disponible ante el incremento del tráfico de aeronaves. Por ello hemos presentado esta enmienda, que esperamos sea aceptada por el Grupo Socialista. El criterio del

texto alternativo propuesto se fundamenta en que se viene desarrollando un exhaustivo programa para incrementar la capacidad del espacio aéreo, así como para mejorar la eficiencia de los sistemas y recursos que posibilitan la gestión del tráfico aéreo, teniendo en cuenta el carácter convergente internacional de este tema, tanto a nivel de la Conferencia Europea de Aviación Civil (CEAC) como de Eurocontrol. Esperamos que el grupo proponente acepte esta enmienda y podamos aprobar el texto tal y como lo ha presentado el Grupo Popular.

En relación con la segunda proposición no de ley sobre la imposición del servicio público en las rutas aéreas entre las Islas Baleares, quiero señalar a la portavoz del Grupo Socialista que la norma legal por la cual se habilita a los gobiernos de los Estados miembros de la Unión Europea para adoptar obligaciones de servicio público es precisamente el Reglamento 2408/1992 a que se ha hecho referencia, un concepto que fue aplicado en España, tal y como ha dicho la portavoz del Grupo Socialista, el pasado año 1998 únicamente para los servicios interinsulares de las islas Canarias. Sin embargo, tal y como está planteada la proposición no de ley en el sentido de que el Gobierno no ha cumplido con la moción del año 1997, nosotros creemos que es inaceptable y le explico por qué. El Gobierno cumplió adecuadamente con esa moción aprobada el día 20 de mayo de 1997, llevándose a cabo las consultas solicitadas tanto con el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las islas Canarias como con el Gobierno de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares. En el caso concreto de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, a partir de una consulta del Ministerio de Fomento al Gobierno de la citada comunidad, se llegó a la conclusión de que la mejor forma para atender las necesidades del transporte aéreo interinsular en las Islas Baleares se debía fundamentar en incentivar la demanda, en razón a la rigidez que impone la alternativa del sistema basado en obligaciones de servicio público y en las características socioeconómicas de las islas, cuya actividad industrial esencial descansa en el turismo, con presencia importante de bases de compañías aéreas que, desde el momento en que se aplicara la rigidez de las obligaciones de servicio público, quedarían fuera del mercado. De acuerdo con este criterio conjunto, y a raíz de esta decisión, el Gobierno aprobó el Real Decreto 1746/1998 elevando el porcentaje de bonificación de las tarifas aéreas insulares, con cargo a los Presupuestos Generales del Estado, del 10 por ciento al 33 por ciento, con un coste adicional de 800 millones de pesetas. Asimismo, la Ley 30/1998, de régimen especial de las Islas Baleares, incrementó igualmente el porcentaje de bonificación de las tarifas aéreas Islas Baleares resto del territorio nacional del 25 al 33 por ciento, con un coste presupuestario total para el Estado próximo a los 5.000 millones de pesetas. Yo creo que lo acertado de dicha línea de actuación, fundamentada en la incentivación del mercado, se puso de manifiesto en el caso de los servicios interinsulares precisamente en Canarias, que tomaba la portavoz del Grupo Socialista como ejemplo. Mediante el Real Decreto 1745/1998 se pasó del 10 por ciento de bonificación de la tarifa al 33 por ciento. En razón a ello, el procedimiento que establece el artículo 4 del Reglamento 2408/1992 para las obligaciones de servicio público, que se inició en España con la declaración de

rutas, servicios y tarifas interinsulares para Canarias, quedó interrumpido en esta fase de declaración, sin necesidad de tener que recurrir a la contratación de los servicios aéreos en exclusiva, al haberse comprobado que la propia industria del transporte aéreo, a través de la declaración efectuada por la misma, estaba en condiciones de atender las calidades de servicio planteadas. Ello ha sido posible, en gran parte, como consecuencia de las medidas incentivadoras de la demanda, es decir, de la ayuda a los residentes.

En definitiva, lo que parece claro es que el concepto de libre competencia en el transporte aéreo nosotros lo hemos defendido desde el principio, sobre todo por la rigidez que supone esta obligación de declaración de servicio público. Incentivar la demanda del transporte aéreo para que pueda darse la competencia efectiva y una mayor capacidad en el transporte aéreo ha sido la solución que ha elegido este Gobierno. Para ello, como bien he dicho, ha aumentado de forma muy importante la aportación a las tarifas para residentes. Con respecto a la programación de servicios regulares interinsulares que hay en la actualidad para la temporada 1999/2000, de acuerdo con los datos de que disponemos y comparándolos con los de la temporada anterior, quiero señalarle que si en el invierno 1998/1999, por ejemplo, los vuelos entre Mallorca y Menorca disponían en total de 568 asientos, actualmente, con la nueva programación se dispone de 656, lo que implica una mayor calidad en cuanto a la disponibilidad de asientos y a la frecuencia. Ahora bien, tampoco quiero pasar por alto las cosas que son una realidad. Y lo que sí es una realidad es que, aunque haya mejorado la frecuencia de los vuelos y haya mejorado la cantidad de asientos disponibles, ese libre mercado y esa libre competencia provocan determinados desajustes que sufrimos —creo que estoy suficientemente legitimado para hablar de este tema— sobre todo los que residimos en islas menores y que padecemos por tanto la doble insularidad. Yo no quiero obviar, y además quiero sumarme de alguna manera a la preocupación existente actualmente entre los habitantes de las islas menores, el hecho de que aunque haya aumentado la frecuencia de vuelos, aunque haya aumentado el número de asientos, existe un problema concreto a primera hora de la mañana y a última hora de la noche, donde la oferta de asientos en esos tramos horarios quizá no es lo suficientemente generosa como para poder cubrir la demanda solicitada. También quiero decirle otra cosa a la portavoz del Grupo Socialista. No crea que nosotros estamos en contra de la declaración de interés público si en su momento resulta necesario para corregir determinados desajustes, determinados desequilibrios muy concretos que puedan producirse en los vuelos entre islas, pero si tenemos que hablar de declaración de servicio público para ajustar en un momento determinado, si resulta necesario, el mercado de libre competencia, tenemos que hacerlo desde una óptica de seriedad, desde una óptica de profundidad y con propuestas serias sobre la mesa. Yo creo que tendríamos que politizar menos este tema en el sentido de instrumentalizarlo políticamente porque es algo que afecta a todos los ciudadanos de las islas, absolutamente a todos. Yo creo que, si tenemos que tratar este tema, tendríamos que hacerlo desde el punto de vista de la seriedad, con datos sobre la mesa y sobre todo con propuestas concretas que solucionen los problemas que se puedan producir, pero

siempre desde el marco de la libre competencia en el sector del transporte aéreo.

Repito que no podemos votar a favor de la proposición no de ley que han presentado, sencillamente porque no es verdad que no se haya cumplido, sino que en su momento, en el año 1998, se consideró que no era necesaria la declaración de interés público. Pero esto es algo que si en un momento determinado tiene que revisarse, el Gobierno, el Ministerio de Fomento en este caso, podrá hacerlo siempre y cuando estemos dando soluciones a problemas muy concretos.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo desea fijar su posición? En representación del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene la palabra doña Presentación Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, intervendré de manera muy breve porque solamente me voy a referir a la segunda de las iniciativas presentadas por el Grupo Socialista, dado que estamos de acuerdo con la primera.

Nuestro grupo va a apoyar esta iniciativa porque creemos que no es incompatible la declaración de servicio público para el tráfico aéreo entre las islas y con la Península, entre otras cosas, porque consideramos que hay que tratar específicamente los problemas de insularidad que conlleva la residencia en las islas. El hecho de que se haya establecido otro tipo de mecanismos para incentivar el uso del tráfico aéreo por parte de los residentes en las islas y de las personas que puedan acudir a ellas por otros motivos, creemos que no es suficiente para rechazar, en un principio, la declaración de servicio público. Lo que se pretende es garantizar que, con independencia de los resultados económicos que se puedan obtener por la utilización de las aeronaves, se siga prestando el servicio porque es necesario para la comunicación de los residentes y de las residentes en las islas entre las islas y con la Península. Además, si tenemos en cuenta que uno de los pilares más importantes para la economía de las Islas Baleares es precisamente el turismo, tienen que tener claro que van a disponer de unos servicios aéreos para poderse trasladar entre las islas lo suficientemente ágiles y con una calidad que permita su utilización en buenas condiciones.

Por tanto, señorías, este grupo parlamentario va a apoyar las dos iniciativas, pero queríamos fijar nuestra posición sobre ésta en concreto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el grupo parlamentario proponente, para manifestar si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Riera.

La señora **RIERA MADURELL**: Quiero decir al portavoz del Grupo Parlamentario Popular que vamos a aceptar su enmienda al punto 1 de la primera proposición no de ley. Vista nuestra buena predisposición, le pediría que reconsiderara su voto en los demás apartados, así como en la segunda proposición no de ley, respecto a la cual me gustaría puntualizar únicamente dos informaciones que ha

dado el portavoz del Grupo Parlamentario Popular y que a nuestro entender no son correctas.

El señor **PRESIDENTE**: Muy brevemente, señora Riera.

La señora **RIERA MADURELL**: Muy brevemente, señor presidente, por descontado.

En primer lugar, sí que existe (me ha parecido que no quedaba claro) un acuerdo con el Gobierno de Canarias, que se plasmó en un real decreto de agosto de 1998. Las consecuencias —que el señor portavoz se ha entretenido en explicarnos— son otra cosa, pero el acuerdo existe.

En segundo lugar, el portavoz ha dicho que sí se ha dado cumplimiento a la moción y yo quiero dejar claro que no hay ningún acta ni documento oficial que acredite el inicio de negociaciones con el Gobierno balear y no hay que olvidar, señorías, que estamos hablando de un acuerdo de este Congreso de los Diputados, que es algo muy serio. Hoy sabemos que el anterior Gobierno balear del señor Matas y los sucesivos gobiernos anteriores al señor Cañellas eran unos auténticos expertos en arreglar las cosas bajo mano, pero convendrán conmigo en que éstas no son formas de hacer política. El Grupo Socialista lo desaprueba rotundamente y estoy segura de que también el portavoz del Grupo Parlamentario Popular lo desaprueba. No hay negociaciones y no hay acuerdo cuando no hay documentos oficiales que lo acrediten y los acuerdos deben ser transparentes, como normalmente se dice, con luz y taquígrafos, y sobre todo tienen que ser entre instituciones, con independencia de quién democráticamente las gobierne en aquel momento porque, en definitiva, señorías, son decisiones en beneficio de todos los ciudadanos. No es cierto que se hayan iniciado las negociaciones a todos los efectos y, por tanto, no es cierto que se haya dado cumplimiento a la moción. **(El señor Pons Franco pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Un minuto, señor Pons.

El señor **PONS FRANCO**: Treinta segundos.

El señor **PRESIDENTE**: Treinta segundos, mejor.

El señor **PONS FRANCO**: Yo no estoy de acuerdo con lo que plantea el portavoz del Grupo Socialista en el sentido de que no se ha dado cumplimiento a la moción. Desde el momento en que se adopta la decisión de que no se va a llevar a cabo la declaración de interés público, ya no se tienen por qué iniciar las negociaciones porque es una decisión política que se toma entre el Gobierno de una comunidad autónoma y el Gobierno central. ¿Por qué? Precisamente porque nosotros defendíamos el año pasado, y lo seguimos defendiendo todavía, que la libre competencia en el sector aéreo es capaz de asumir la oferta de vuelos suficiente para cubrir estas líneas. Otra cosa es —ya lo he dicho— que si en un momento determinado problemas concretos producidos a partir de esta libre competencia afectaran a los vuelos entre islas, desde esa óptica, se puedan abordar estos problemas concretos y, si es necesario llegar en su momento a la declaración de servicio público para solucionar esos pro-

blemas concretos, yo seré el primero, como residente en una isla pequeña, en defenderlo.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos concluido el debate de estos dos puntos, del 7 y del 8.

— **RELATIVA A LA CONEXIÓN DE GALICIA A TRAVÉS DE ALTA VELOCIDAD CON LA RED ESPAÑOLA Y EUROPEA, Y A SU INCLUSIÓN EN LOS PLANES DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS DISEÑADOS POR EL GOBIERNO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001752.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 11, que es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la conexión de Galicia a través de alta velocidad con la red española y europea, y a su inclusión en los planes de infraestructuras ferroviarias diseñados por el Gobierno. Para su defensa tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor presidente, señorías, ciertamente asistimos hoy a un reiterado debate en esta Comisión de Infraestructuras en relación con la modernización ferroviaria de la red interior en la Comunidad Autónoma de Galicia, pero también en relación con su posible conexión con la red española y europea de alta velocidad. Y hacemos este debate en el momento en que se están discutiendo y diseñando los planes de infraestructuras ferroviarias que tiene que presentar el Gobierno en el seno de la Unión Europea para que, en el marco comunitario de apoyo del año 2000/2006, se haga la inversión correspondiente en función de las propuestas que se plantean.

Señorías, es un buen momento para disipar cualquier duda en relación con los trazados de la alta velocidad, para adquirir un compromiso concreto con Galicia y su conexión con esa red europea y española de alta velocidad. Es el momento del consenso y del acuerdo entre las fuerzas políticas del Parlamento, señorías, porque ésta es quizá la última ocasión que tenemos en esta legislatura (por tanto, la última ocasión antes de que se presente ese plan por el Gobierno para su inclusión en el marco comunitario de apoyo 2000/2006) de establecer con claridad cuál es la posición de esta Parlamento, de sus grupos parlamentarios en relación con este tema y debemos tener —aún tenemos algún tiempo por delante— la suficiente altura de miras para llegar a ese acuerdo que disipe cualquier duda, que establezca compromisos concretos y un calendario, y que posibilite cumplir con el objetivo que vienen reivindicando las fuerzas económicas y sociales de Galicia, también el Parlamento de Galicia, de forma unánime. Todos los operadores en el conjunto de la Comunidad Autónoma de Galicia tienen una preocupación en el sentido de que nuestro territorio se acerque a los centros de actividad económica más dinámicos del territorio español y europeo, con el fin de que no se consolide un modelo de transporte ferroviario español que a nosotros nos parece desequilibrado porque está concentrando, a juzgar por los anuncios, la inversión en alta velocidad en el este de la Península, con lo que se

marginan, en definitiva, las conexiones con el cuadrante noroccidental. Pero esto, señorías, no es una afirmación que yo haga en esta Comisión de Infraestructuras para defender la proposición que presento.

El pasado 19 de octubre se reunía en Santiago de Compostela el denominado foro del ferrocarril, que reunía a representantes de las comunidades autónomas de Castilla y León, de Galicia y de Asturias. En aquel foro se decía que las comunidades autónomas que forman el foro para el impulso de la red ferroviaria en el cuadrante noroeste de la península han venido reivindicando desde hace años la mejora de las infraestructuras del transporte ferroviario en sus territorios por entender que las deficiencias actuales rompen con el principio de solidaridad al propiciar un desarrollo asimétrico entre la zona oriental de la Península y del cuadrante noroccidental, con lo que en lugar de encaminar esa acción hacia una mayor vertebración y equilibrio del territorio pueden aparecer y aparecen distorsiones en sus posibilidades de desarrollo que imposibilitan la consecución de una cohesión entre las diferentes regiones. Estas comunidades autónomas constatan y se reafirman en su criterio de que el ferrocarril es un medio de transporte de futuro, pero condicionado a que se realicen por parte del Estado las inversiones de ruptura que garanticen al ferrocarril la posibilidad de alcanzar una cuota de participación acorde con un sistema integrado de transporte. Y además señalaban importantes motivos de preocupación los integrantes del foro por unanimidad. Decían que no existe un trazado definitivo con su declaración de impacto ambiental para la denominada variante del Guadarrama, verdadera acción estructurante para el conjunto de infraestructura ferroviaria, y no existe además la financiación necesaria que permita que esta variante pueda empezar su obra en el año 2000. Dicen que los Presupuestos Generales del Estado consolidan la inversión ferroviaria una vez más fuera del cuadrante noroccidental y la política presupuestaria arroja sombras sobre la financiación de la transformación que la red ferroviaria española necesita. Estas son algunas de las cuestiones, señorías, que pone de manifiesto por unanimidad —insisto— el foro del ferrocarril, que es el foro que integra a los representantes de las comunidades autónomas afectadas por estos temas, a los representantes de los partidos políticos y a los representantes de agentes económicos y sociales.

Después de este foro, se trasladó a la opinión pública de Galicia y del conjunto de comunidades autónomas afectadas, también la de que forma parte el presidente de la Comisión, Castilla-León, la idea de que existe un mínimo común denominador posible que une a todos en cuanto a unos objetivos concretos. Pues nuestra proposición de hoy trata de disipar las dudas que planean sobre la reunión del foro del ferrocarril. Queremos un compromiso concreto del Gobierno del Estado, y lo queremos con la modernización de la red ferroviaria en el interior de Galicia, para dar cumplimiento a una resolución del Parlamento de Galicia, dado que los recursos que hasta ahora se están destinando son insuficientes para acometer precisamente esas obras de las que estamos hablando. Pero también queremos un compromiso con la alta velocidad, con la conexión de Galicia y del cuadrante con la alta velocidad. No queremos que la conexión con la alta velocidad se haga en Valladolid. Queremos

que Galicia esté conectada a través de todo su trayecto con la red europea y con la red española de alta velocidad. Por eso exigimos compromisos concretos por parte del Gobierno. Exigimos el compromiso de que en sus planes para el año 2000-2006, en ese horizonte, en los planes del Gobierno figure esta reivindicación. Pero también reivindicamos la firma de un convenio con la Comunidad Autónoma de Galicia —precedentes existen porque se ha hecho para las autovías del noroeste—, que establezca un plazo, que establezca un trazado, que establezca también una financiación. Sabemos que para ello es necesario que los estudio informativos previos concreten ese trazado y establezcan también la prioridad básica de actuación.

Para nosotros es una cuestión irrenunciable pasar de las palabras a los hechos. Por eso hoy presentamos esta proposición no de ley que tiene, como SS.SS. saben, tres puntos. En definitiva, se trata de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno al establecimiento de un convenio con la Xunta de Galicia para la mejora del ferrocarril que concrete trazados, financiación y plazos de ejecución, y que en el período 2000-2006 recoja como prioridades básicas establecer a través de la alta velocidad la conexión exterior de Galicia con la red española y europea de alta velocidad, así como su conexión con Portugal, que debe ser incluida en los planes de infraestructura ferroviaria diseñados por el Gobierno y que serán conocidos en breve. En segundo lugar, modernizar la red ferroviaria en el interior de Galicia, en la línea de lo acordado por el Pleno del Parlamento gallego el 22 de diciembre de 1995, actualizando las inversiones previstas inicialmente.

Esta proposición no de ley, señorías —concluyo—, da respuesta bastante a la preocupación del conjunto de la sociedad gallega, con sus instituciones al frente, y a la nueva resolución del foro del ferrocarril que amplía a otras comunidades autónomas la preocupación que es objeto de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley ha presentado una enmienda el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Cuando se analiza el Plan director de infraestructuras del Gobierno anterior, que abarcaba los años 1993 a 2007 —es decir, incluía dentro de ese período lo que ahora dice la proposición no de ley del Grupo Socialista que debe llevarse a cabo en el período 2000 al 2006—, cuando ese Plan director de infraestructuras recogía casi exhaustivamente la solución al déficit de estructuras de toda España y necesitaba quince años para su ejecución, respecto al ferrocarril iba mucho más adelante porque decía que la financiación del plan determina la viabilidad práctica del mismo. Aquel Plan director de infraestructuras, señor Blanco, incluye un gráfico que dice alta velocidad y actuaciones estructurantes a largo plazo, y es asombroso el vacío que ahora desea cubrir con urgencia, rellenar con urgencia, en Galicia, el Grupo Socialista.

Muchas son las iniciativas parlamentarias, tanto aquí como en el Parlamento gallego, sobre la situación de la red ferroviaria gallega, evidentemente obsoleta y en malas condiciones, y por tanto la necesidad de sus mejoras y también

la conexión de Galicia tanto con el resto de España y Europa hacia la frontera francesa y con Portugal en alta velocidad. Entendiéndolo así, tanto el Gobierno central, el Ministerio de Fomento, como Renfe y la Xunta de Galicia firmaron sendos convenios, Ministerio con la Xunta y Renfe con la Xunta, por importe cada uno de ellos de 30.000 millones de pesetas, que recoge no el total de las necesidades de mejora ferroviaria gallega pero si una parte, en nuestra opinión, importante. Por la Xunta y las Cajas gallegas se ha financiado un estudio para definir la entrada a Galicia, por importe 150 millones de pesetas, que creo que tiene plazo de entrega en enero-febrero del año 2000. Por cierto, Castilla y León y Galicia parecen tener discrepancias en cuanto al acceso a Galicia de la alta velocidad, sobre si el trazado debe ser por León-Monforte o por Zamora-Ourense. No las tienen entre Madrid-Valladolid, en eso coinciden, y es el objetivo y el deseo de este parlamentario del Grupo Popular y creo que de todos los grupos y de la sociedad gallega también.

Con el deseo de corregir aquel olvido del Gobierno socialista en el Plan director de infraestructuras hasta 2007 —que para el ferrocarril era, insisto, a más largo plazo—, hemos presentado una enmienda a la proposición no de ley del Grupo Socialista. Incluso avanzando en nuestro deseo de consenso, hemos discutido esta mañana una transaccional a esa enmienda que hemos presentado. Me gustaría que el Grupo Parlamentario Socialista reconsiderara su postura, puesto que hay una realidad, y es que el Ministerio de Fomento desea que la inversión prevista en su convenio con la Xunta aumente hasta alcanzar unos 50.000 millones de pesetas; la conexión de la alta velocidad con Portugal no sólo depende del Gobierno sino del portugués y se ha planteado ante la Unión Europea la modificación de un proyecto prioritario de los 14 aprobados en Essen, de manera que entre otras actuaciones se incluyan las del eje atlántico. En cuanto a la conexión de la alta velocidad con el resto de la red ferroviaria española, el Ministerio de Fomento está realizando los estudios correspondientes para su definición y es absolutamente imposible empezar una obra, sea en el año 2000 ó en 2001, sin antes ponerse de acuerdo gallegos y castellano-leoneses, tanto política como socialmente, para el trazado.

Insisto en el deseo de consenso de nuestro grupo para la enmienda que paso a la Presidencia, aunque ya conoce el portavoz del Grupo Socialista que la nuestra recoge un deseo de definir y garantizar la conexión, a través de la alta velocidad con la red española, y finaliza incluyendo los proyectos en los planes de infraestructura ferroviaria del Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra don Francisco Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Este es un debate afortunadamente recurrente. El penúltimo fue en relación con el debate sobre el plan de desenvolvimiento regional que fue enviado a Bruselas, plan que se debatió a iniciativa del Bloque Nacionalista Galego y que tenía como resultado una moción que se centraba específicamente en

que el Gobierno asumiese el plan ferroviario para Galicia, aprobado por unanimidad del Parlamento gallego en diciembre de 1995.

Como Bloque Nacionalista Galego queremos centrar nuestra intervención y nuestra actitud en lo fundamental que es para Galicia que este plan se lleve a la práctica; es un plan realista, muy moderado, de mínimos, a partir de los cuales no se puede aceptar nada porque no significa ningún cambio cualitativo del ferrocarril en Galicia. Recuerden que este plan representaba una inversión de apenas 200.000 millones de pesetas en doce años. Ustedes comprenderán que si no se solucionan los problemas de una red colapsada y obsoleta, que no tiene ninguna doble vía, que no tiene electrificación en el eje más ocupado y con más usuarios, que plantea auténticos problemas a la compañía que hace los servicios, que va contra natura y contra las reglas del mercado, es inaceptable para cualquier fuerza política que actúe en Galicia con un mínimo de atención a las necesidades del país.

Además, queremos decir que se está perfilando un diseño no ya desequilibrado a dos, sino a tres niveles: el nivel central, que sería el eje que en el PDR aparece muy bien definido con centro en Madrid y bifurcaciones para Euskadi y para Andalucía, para todo Levante a la frontera francesa; después, la incardinación a través de Valladolid en los sectores más próximos, que serían secundarios, lo de Castilla y León, Asturias y Cantabria; y como siempre, el tercer nivel periférico, que sería Galicia.

Las inversiones del Ministerio de Fomento no cambian la realidad del ferrocarril en Galicia en términos cualitativos, ni duplicaciones de ninguna vía ni electrificación. Afortunadamente, el dinero que se está invirtiendo es producto de la presión, de las protestas sociales y de los debates continuos que tenemos, entre otras instituciones, en este Parlamento. Pero quiero decirles que alarma y pasma que el Gobierno del Estado sea tan proclive a gastar cuatro billones de pesetas en trenes de alta velocidad mientras que a los gallegos nos mantiene 50.000 millones de pesetas en siete años y, además, obligando a la Administración autonómica a pagar dinero de las arcas públicas de Galicia para una cuestión que es competencia estatal, después de muchos años de abandono.

Nosotros acabamos con la siguiente alusión. Cuando llegamos aquí empezamos por presentar a debate en el Pleno una proposición no de ley que recogía el plan ferroviario de Galicia para 1995. En aquel momento tuvimos muy escaso eco, prácticamente nos quedamos poco menos que en solitario. Es de agradecer que al final de la legislatura este modelo se haya asumido ya por más fuerzas políticas dentro de este Congreso de los Diputados, porque francamente es una cuestión inexcusable y de mínimos, sobre todo para aquellos que defienden la unidad del Estado español.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Intentando ser breve, quiero decir que nuestro grupo comparte —y además participa— todas las resoluciones del foro de Valladolid, comparte las preocupaciones de los problemas

ferroviarios del norte-noroeste, comparte una crítica relevante, entendiendo que no existe un trazado definido para la variante de Guadarrama y que afecta a Galicia, Asturias y Castilla y León —creemos que va muy retrasado—, pero no comparte las huidas hacia adelante. Nosotros tenemos una visión ferroviaria en el sentido de estructurar la red, de conectarla, de no crear fondos de saco y por eso nuestra crítica a lo que se empieza a perfilar como posible terminación de la alta velocidad en Valladolid. Además, creemos que está un poco fuera de la realidad. En Francia, por ejemplo, la alta velocidad termina en Burdeos, los trenes de alta velocidad van a Irún, porque la capilaridad de la red y el mismo ancho permite llegar con el mismo tren hasta Irún. En España estamos creando un problema, que de momento sólo Talgo va a resolver, por los diferentes tipos de ancho.

Nosotros creemos que no es bueno que cada comunidad, antes de haber resuelto otros problemas, empiece a reivindicar desde cada capital de provincia la llegada de la alta velocidad. Nosotros reivindicamos un ferrocarril de alta calidad que en algunos tramos, donde la orografía lo permita, pueda circular a 250 ó 300 kilómetros por hora, pero en otros, donde la orografía y el coste de la infraestructura sea incalculable, habrá que conformarse con velocidades más pequeñas. Estamos de acuerdo en buscar velocidades comerciales que permitan competir en tiempos al ferrocarril con la carretera y que, por tanto, lo razonable es ir a unos tiempos de viaje en distancias de 500 kilómetros que no superen las cuatro horas, y para eso la velocidad comercial media está en torno a 150 kilómetros por hora.

Por tanto, vamos a abstenernos, porque sí compartimos que debe haber una capilaridad y una continuidad que conecte incluso los tramos actuales de alta velocidad con el resto de la red, pero pensamos que reivindicar desde cada capital de provincia alta velocidad para el pueblo es un canto a Cartagena.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Blanco, para manifestar si acepta o no la enmienda que ofrece el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor presidente, lamentándolo mucho, porque no se trata de un canto de sirena sino de un compromiso de todas las fuerzas sociales y políticas que operan en toda esa zona y que se reunieron en el foro de Valladolid, no podemos aceptar la enmienda porque los recursos que se plantean son insuficientes para la modernización ferroviaria y no se adquieren compromisos concretos, calendario, trazado y financiación; por tanto, esto nos imposibilita —lamentándolo mucho— avanzar en un consenso que es muy importante.

En todo caso, señor presidente, lo que le quiero decir es que no se trata de una posición testimonial del Grupo Socialista, es una posición que está avalada por el conjunto de diputados socialistas que estamos en esta Cámara y que en todo caso es el compromiso de futuro del Grupo Socialista, del grupo que va a sostener el próximo Gobierno de España.

— **PARA INCENTIVAR A AQUELLAS EMPRESAS DEL SECTOR DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS POR CARRETERA QUE REDUZCAN SUS EMISIONES CONTAMINANTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ).** (Número de expediente 161/001701.)

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto número 11, volvemos a retomar el orden del día para debatir el punto 9, que había quedado aplazado. Se trata de una proposición no de ley del Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió) para incentivar a aquellas empresas del sector del transporte de viajeros y mercancías por carretera que reduzcan sus emisiones contaminantes.

Para la presentación y defensa de esta iniciativa, tiene la palabra el señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señorías, esta proposición no de ley que presenta Convergència i Unió se dirige a incentivar el sector del transporte de viajeros y el de mercancías por carretera e intentar también, de forma prioritaria, contribuir a la mejora del medio ambiente. Es, por tanto, una iniciativa, señor presidente, que cabalga entre la Comisión de Medio Ambiente y la de Infraestructuras, porque esta Comisión también es la competente en materia de transportes.

La defensa de esta proposición no de ley se debe a una contradicción legislativa que se produce en estos momentos. Concretamente, la Ley del impuesto sobre sociedades prevé en su artículo 35 un incentivo fiscal para determinadas inversiones protectoras del medio ambiente. Ese artículo 35 fue consecuencia de una modificación de la Ley del impuesto sobre sociedades que se realizó en la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 1997. Posteriormente se desarrolló esa previsión de la Ley del impuesto sobre sociedades reglamentariamente a través del Real Decreto 1594/1997. Ese real decreto estableció la posibilidad de que los sujetos pasivos del impuesto sobre sociedades pudiesen aplicar una deducción de la cuota equivalente al 10 por ciento del importe de las inversiones realizadas en elementos patrimoniales destinados a la protección del medio ambiente. Esta deducción tributaria de un 10 por ciento quedó después establecida con carácter permanente a partir de la Ley de acompañamiento de los presupuestos del año 1998. Por tanto, tenemos, señorías, una deducción permanente del 10 por ciento de la cuota para aquellas inversiones que se realizan para proteger el medio ambiente. A tenor del texto del real decreto que desarrolló ese incentivo fiscal, empresas con instalaciones industriales se acogen a esa deducción, pero no se acogen a la misma las empresas de transporte de viajeros y de mercancías por carretera, cuando este sector está haciendo un gran esfuerzo para hacer inversiones en vehículos nuevos, que son menos contaminantes y que contribuyen a que haya un mejor medio ambiente.

Por tanto, debemos intentar beneficiar de alguna forma a estas empresas del sector de transporte de viajeros y mercancías por carretera cuando hacen una inversión en vehículos industriales y comerciales que están dotados de unos medios técnicos que favorecen el medio ambiente. En esta

Comisión debemos favorecer a este sector y al medio ambiente, y por tanto lo que pretende esta proposición no de ley es favorecer las inversiones en vehículos industriales y comerciales, cuando cumplen la normativa sobre medio ambiente. Debemos decir, señorías, que, como todos los vehículos matriculados desde 1996 ya cumplen las especificaciones técnicas que se fijaban en el llamado Euro 2, lo que contribuye a corregir sensiblemente el impacto ambiental que suponía la utilización de vehículos antiguos, nuestra iniciativa pretende incentivar la renovación de flotas, pero sobre todo que la deducción en la cuota íntegra del 10 por ciento de las inversiones en inmovilizado material destinado a la protección del medio ambiente se amplíe a la compra de vehículos nuevos industriales y comerciales. Este es, por tanto, el sentido de nuestra proposición no de ley, que esperamos que se apruebe, con lo que demostraríamos que esta Comisión es sensible con el medio ambiente y también con la renovación global del parque de vehículos que están haciendo las empresas de transporte de viajeros y de mercancías por carretera.

Quería decir, señor presidente, que cuando nuestro grupo presentó esta proposición no de ley, sabiendo que en este período de sesiones se iba a debatir y posiblemente aprobar, consideró necesario articular también una medida complementaria en la Ley del impuesto sobre sociedades para que en dicha ley se prevea claramente que la deducción del 10 por ciento se dirige también a las empresas que hacen una inversión en nuevos vehículos industriales o comerciales, siempre que esos vehículos redunden en la disminución de la contaminación atmosférica. Por tanto, quiero anunciar que, aparte de esta proposición no de ley, nuestro grupo ha presentado una enmienda en el Senado, la número 241, a la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000, con la finalidad de modificar el impuesto sobre sociedades, complementar lo que podrá ser la aprobación de esta proposición no de ley y hacerla efectiva, porque estamos al final de la legislatura y podemos aprovechar así un trámite legislativo vivo como es la Ley de acompañamiento de los Presupuestos Generales del Estado del año 2000.

Con todo ello —y ya voy terminando, señor presidente— damos un paso adelante en el ánimo de controlar las emisiones contaminantes a la atmósfera. Ese es un deber cívico y ético que tenemos todos y un compromiso internacional que asumió el Estado español en Kioto en 1990. En esa línea se mueve nuestra proposición no de ley para ayudar a las empresas citadas, pero sobre todo para favorecer el medio ambiente.

El señor **PRESIDENTE**: A esta iniciativa no se ha presentado ninguna enmienda, pero los grupos parlamentarios pueden fijar su posición si lo desean. ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**)

Tiene la palabra, en primer lugar, por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, doña Presentación Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, anuncio muy brevemente que el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida va a apoyar la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència

i Unió), porque es cierto que el Gobierno español es uno de los firmantes del protocolo de Kioto, en el que nos comprometemos a reducir nuestras emisiones de gases de efecto invernadero y que provocan el cambio climático. En nuestro grupo parlamentario hemos sido fieles defensores de que, aunque no se haya ratificado el convenio por nuestro Estado, el Gobierno tiene que impulsar medidas que ayuden a las empresas, y a la sociedad en general, a consumir y producir de una manera diferente para evitar las grandes emisiones de gases de efecto invernadero.

La iniciativa que debatimos es una medida que intenta al menos paliar en buena parte los efectos que produce la contaminación por los vehículos de motor en el transporte de viajeros o de mercancías y que debe producirse de igual manera que se implantó ya para la contaminación de las industrias. Creemos que de no ampliarse también esta medida al transporte de viajeros y de mercancías, se mantendría una discriminación que no nos parece la más adecuada para preservar una política medioambiental en consonancia con aquello que firma nuestro Gobierno, en este caso el protocolo de Kioto.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista va a apoyar esta iniciativa por cuanto la misma se enmarca en un planteamiento general que anteriores gobiernos socialistas defendieron, que ha venido defendiendo el Grupo Parlamentario Socialista en la oposición en la presente legislatura y que, a buen seguro, en próximas acciones de gobierno, derivadas del próximo proceso electoral que nos conducirá a ejercer las responsabilidades de gobierno en el Estado, continuaremos impulsando.

Tengo en mis manos un conjunto importante de documentos que avalan los comentarios previos que acabo de hacer. Por un lado, directivas y reglamentos comunitarios; por otro, resoluciones de Consejos de Ministros de Transportes y Medio Ambiente de la Comisión Europea. Voy a referirme exclusivamente a uno. En Luxemburgo, el 17 de junio de 1998 tuvo lugar un Consejo de Ministros de Transportes, vinculante para todos los gobiernos de la Unión Europea, que recogió una serie de consideraciones. En una de ellas —porque obviamente no voy a leer todas— se dice que el Consejo manifiesta su preocupación respecto de las importantes repercusiones que el aumento de la disposición y el uso del transporte tiene en la salud humana y en el medio ambiente, por ejemplo, en lo que respecta al cambio climático, a la calidad del aire, a la acidificación, al ruido, a la degradación de los mares y a las zonas costeras, al consumo y fragmentación de los recursos terrestres, etcétera.

Ese Consejo de Ministros propone la adopción de medidas urgentes para convertir en realidad las filosofías y las políticas que el Consejo ha definido en cuanto a la conexión de la red de infraestructuras de transporte de la Unión Europea con los países vecinos, en lo que se refiere a toda la normativa de transporte de mercancías peligrosas y en la estrategia global de la lucha contra la contaminación en el litoral marítimo, en las vías fluviales, en el cumplimiento de los convenios internacionales, etcétera. De aquí que nosotros hayamos visto, por eso no lo hemos enmendado,

muy positivamente que la proposición diga: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a incluir, en el ámbito de aplicación del Real Decreto 1594/1997, a las empresas del sector de transporte de viajeros y de mercancías por carretera. Esto es lo que se dice. Nosotros creemos que es ampliable al transporte por ferrocarril. El transporte de mercancías peligrosas es esencial y nuestras empresas transportistas, concretamente Renfe, tiene que adaptarse a la normativa, y no lo ha hecho, lo que conlleva grandes inversiones, por lo que necesitará de nuestro apoyo. Aparte de hablar del transporte de viajeros y de mercancías por carretera o por ferrocarril, habría que incluir el transporte fluvial, como manda la Comisión Europea, y el transporte marítimo.

Aquí se ha hablado en la defensa de otra proposición no de ley que presentó el Grupo Parlamentario Popular de la importancia que tiene el transporte marítimo, de la cantidad de puertos que tenemos en un país ribereño como el nuestro y con tal flujo de naves que surcan nuestras aguas territoriales. En suma, quizás debíamos haberlo enmendado, porque esta proposición habla después: que lleven a cabo inversiones para contribuir a la reducción del impacto ambiental en sus emisiones contaminantes a la atmósfera y que será de aplicación, si se produce la modificación en la Ley del impuesto sobre sociedades, para aquellas empresas que se dedican al transporte de mercancías peligrosas, transporte regular o discrecional de viajeros o transporte ordinario de mercancías; es decir, será aplicable solamente a esas empresas de transporte por carretera, pero queremos que se extienda a otro tipo de medio de transporte. Si se da un paso adelante, apoyando la renovación de flota, la adaptación al Euro 2, concretamente la normativa comunitaria medioambiental reguladora de la contaminación de los medios de transporte, será un avance, pero deseamos que luego se pueda aplicar a otros medios de transporte, como he manifestado reiteradamente en la defensa de nuestra posición política sobre este tema.

En consecuencia, votaremos a favor y nos parece una proposición positiva en una línea marcada por la propia Comisión Europea.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María Teresa de Lara.

La señora **DE LARA CARBÓ**: El Grupo Parlamentario Popular también votará afirmativamente el texto de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario (Convergència i Unió), porque la medida que se propone en dicha proposición no de ley favorece al medio ambiente. Desde este grupo parlamentario tendemos a apoyar todas las medidas que van en esa dirección.

El transporte por carretera consume en nuestro país el 80 por ciento de la energía empleada por todos los medios de transporte. Los compromisos medioambientales adquiridos por los países industriales en diferentes foros internacionales han impulsado que en el ámbito de la Unión Europea se hayan adoptado normas técnicas para incorporar al mercado motores que eliminan o reduzcan la emisión de gases contaminantes. A su vez, tanto la Administración europea como las administraciones de los diferentes Estados miembros están introduciendo normas relativas a la ordenación

del transporte que favorezcan e incentiven la adquisición de vehículos equipados con esos motores menos contaminantes.

En España el sector del transporte por carretera se encuentra excesivamente atomizado, estando compuesto en su mayor parte por empresas de tamaño reducido que, en consecuencia, presentan una estructura financiera que dificulta enormemente la renovación del material móvil. Esta situación ha propiciado que el parque de vehículos destinados a transporte público por carretera no se haya renovado suficientemente durante los últimos años, tal y como se desprende del hecho de que más del 80 por ciento de los vehículos destinados a dicho transporte hayan sido matriculados con anterioridad al año 1993, fecha en la que se empezaron a comercializar motores que incorporaban los nuevos hitos tecnológicos en materia de reducción de ruidos y gases.

Por todo ello, y de cara a impulsar la renovación del parque de vehículos destinado a transporte por carretera mediante la progresiva incorporación de vehículos con motores Euro 2, y a partir del año 2000 Euro 3, que limitan la emisión de contaminantes para la salud humana y el medio ambiente, consideramos convenientes las medidas propuestas por el Grupo de Convergencia i Unió.

Ahora bien, proponemos a este grupo una enmienda transaccional en el sentido de añadir al final de la proposición no de ley el siguiente párrafo: siempre y cuando se modifique el artículo correspondiente de la Ley 43/1997, de 27 de diciembre, del impuesto sobre sociedades.

Permítame, señor presidente, una apostilla a las palabras del señor Segura. El exacerbado optimismo electoral suele corregirlo las urnas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Jané tiene la palabra para decir si acepta o no las enmiendas que *in voce* se han presentado a su iniciativa.

El señor **JANÉ I GUASCH**: En primer lugar, nuestro grupo acepta la enmienda presentada por el Grupo Popular porque redundante en lo mismo que decía yo en mi intervención inicial. Hemos presentado una enmienda a la ley de acompañamiento para reformar el artículo correspondiente de la Ley del impuesto sobre sociedades. Por tanto, en este contexto nos parece bien la enmienda transaccional del Grupo Popular en el sentido de que se reforme también el impuesto sobre sociedades. Espero que se acepte la enmienda que hemos presentado esta semana en el Senado en el trámite final de la Ley de acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000.

Comparto plenamente la enmienda *in voce*, si se puede llamar así, que ha planteado el señor Segura, en el sentido de hacer extensivo este incentivo fiscal no sólo al sector de transporte de viajeros y mercancías por carretera, sino también al ferroviario, fluvial y marítimo. Sin embargo, pediría a los grupos parlamentarios y al Grupo Socialista que dejáramos este aspecto, que yo comparto, para una proposición no de ley ulterior. Tal y como se ha planteado esta iniciativa, esta proposición no de ley, nos viene pedida incluso por las propias empresas del sector del transporte de viajeros y mercancías por carretera. La enmienda que hemos presentado en el Senado también se dirige a la compra de vehícu-

los industriales y comerciales. Aunque compartimos plenamente este tema, sería más sensato esperar a otra proposición no de ley y tal vez a la próxima ley de acompañamiento para dejar totalmente cerrado el asunto, que requeriría de un estudio previo para ver cómo encajamos aquí el transporte ferroviario, fluvial y marítimo. Evidentemente, debería incluirse porque todo lo que vaya dirigido a una menor contaminación, a una mayor seguridad —porque tampoco hemos hablado de ello—, a la renovación del parque de vehículos, al final también redundante en una mayor seguridad en nuestras carreteras, cosa que es altamente positiva.

Me congratulo de la aceptación por parte de todos de esta proposición no de ley y espero que el Gobierno la cumpla y que realice las modificaciones reglamentarias precisas cuanto antes porque podrán beneficiarse de ello las empresas del sector y, sobre todo, el conjunto de la ciudadanía al ser un bien para el medio ambiente.

— **SOBRE MODERNIZACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS Y AMPLIACIÓN DE LOS SERVICIOS FERROVIARIOS EN LA REGIÓN DE MURCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/001527.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate de esta iniciativa, pasamos a la número 12, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y que corresponde a la proposición no de ley sobre modernización de las infraestructuras y ampliación de los servicios ferroviarios en la región de Murcia.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RÍOS MARTÍNEZ**: Nos encontramos en una sesión de lo que se viene en denominar impulso parlamentario al Gobierno. Este impulso parlamentario al Gobierno debe obedecer a dos razones: para los grupos que apoyan al Gobierno, como recordatorio o darle ánimos para continuar lo que viene haciendo; y para los grupos que estamos en la oposición, que cumpla lo que anunció o lo que prometió.

En este caso concreto, puesto que la iniciativa es de un grupo de la oposición, de Izquierda Unida, ¿cuál es la pretensión? Fundamentalmente que lo que se anunció como el comienzo del incremento de la inversión en ferrocarril, de la modernización del ferrocarril en todo el territorio, y en concreto en la región de Murcia, termine siendo la legislatura del fomento y la modernización del ferrocarril, porque a lo largo del tiempo, a pesar de los anuncios y compromisos, no ha sido así. No quiero decir que el Gobierno no haya movido papeles; tiene que haber movido papeles. Fijense si es así que en diciembre del año 1997, y ya llevábamos un año de legislatura, se anunciaba que iba a intentarse que el Ministerio de Fomento promoviera ante la Unión Europea el proyecto de velocidad alta —quiero precisar la velocidad alta, que es diferente de la alta velocidad a la carta— entre Albacete y Murcia. ¿Para qué? Para que se pudiese tener en cuenta dentro de las redes transeuropeas del transporte. ¿Qué es lo que se pretendía? Fundamentalmente, ir a modificaciones, a mejoras de trazado, a actua-

ciones de mejora técnica a fin de incrementar la velocidad de recorrido con la tecnología actual.

La verdad es que desde 1997 hasta 1999 no se ha logrado ese doble objetivo: por un lado, que se incluya en las redes transeuropeas la velocidad alta en el tramo Cartagena-Murcia-Madrid y, en segundo lugar, que se acometa una inversión de verdad. El Gobierno ha invertido tiempo en hacer estudios, en elaborar proyectos, en sacar información, pero la inversión, en cuanto a volumen, no se ha iniciado en ese proceso de modernización. En este caso concreto se produce un gran desfase entre lo que es la infraestructura ferroviaria y la realidad económica y social de la propia región de Murcia. Nosotros por eso lo promovíamos —la fecha ya sabe el señor presidente que deja a uno en una mala ubicación temporal— y se presentó en el mes de abril. Pretendíamos que ya en el año 1999 se pusiera en marcha esa inversión para la modernización para que de forma gradual, a lo largo de tres o cuatro años, iniciado ya en esta legislatura, pudiéramos lograr esa modernización del trazado de esa vía. La verdad es que si eso iba unido a la modificación de los radios mínimos en las curvas, desdoblado o electrificando, podríamos conseguir que el ferrocarril, que hoy tarda —vía Talgo— casi cuatro horas en llegar a Madrid, pudiera hacerlo en tres horas. Lógicamente no es lo mismo, puesto que esa infraestructura se podía usar al mismo tiempo tanto por los viajeros como por las mercancías, cosa que no sucede, como muy bien sabe el señor presidente, con la tecnología AVE.

¿Cuál es, por tanto, el objetivo de la proposición no de ley? Fundamentalmente hacer tres indicaciones al Gobierno, tres medidas de impulso a las tareas del Gobierno: primero, que se inicie. Nosotros decíamos en el año 1999, pero ya tiene que ser en lo que queda de 1999 y en la próxima legislatura. ¿Qué promovemos? Un plan de modernización de las infraestructuras ferroviarias en la región de Murcia para que el ferrocarril juegue un papel importante dentro de una actuación intermodal. Al fin y a la postre no se trata de hacer unas carreteras al margen de la red de ferrocarril o unos servicios portuarios o aeroportuarios al margen de esa red, de ese modo integrado, de esa actuación modal que debe funcionar en todo medio de transporte. Esas tres grandes líneas deberían suponer, primero, el inicio de las inversiones (nosotros hablábamos en cuatro años y hoy tendría que ser del 2000 al 2004, puesto que de 1999 ya no queda nada más que un mes) para conseguir la velocidad 200-220 en el eje Cartagena-Murcia-Albacete. Segundo, que lo que es la denominación de ese trayecto dentro de la Unión Europea se incorpore a las redes transeuropeas. Tercero, que el Euromed, que ahora mismo debería llegar (digo debería porque parece, ya que se ha anunciado muchas veces, que ya está llegando, pero todavía no llega) a Murcia, culmine en Andalucía, Almería y Cartagena. Cuarto, que se recupere esa comunicación con Andalucía desde Murcia, que al final es demostrar que el eje mediterráneo funciona, porque aquel famoso eje mediterráneo no puede funcionar si la parte de la comarca oriental de Andalucía no se comunica por el levante con Barcelona.

El segundo compromiso, además de esas actuaciones que son de inversiones concretas, es acometer un amplio plan de seguridad y calidad en el transporte ferroviario que fundamentalmente elimine pasos a nivel, aborde soterra-

miento de estaciones y modernice desvíos. En tercer lugar, nosotros proponíamos lograr un convenio entre Renfe, la comunidad autónoma y el propio ministerio para mejorar las mercancías. Ahora mismo hablamos de grandes desplazamientos de los ciudadanos de una región hacia otra o hacia el centro o hacia Europa y, sin embargo, no vemos cómo se mueven los ciudadanos dentro de la misma región. El plan de cercanías ha sido apoyado por el Ministerio de Fomento a nivel general en las grandes ciudades. Nosotros proponemos ese convenio para que pueda hacerse efectiva la ampliación de los servicios de cercanías tanto hacia Cartagena como hacia Lorca y Alicante desde Murcia. ¿A través de qué? De la ampliación del servicio Talgo y de las mejoras de obras y dotaciones, en concreto con la línea que nosotros creemos que es rentable pero que Renfe se resiste a poner en marcha —se le va a adelantar una red de tranvías que pueda hacer el propio municipio—, para atender un servicio universitario. Hay casi 30.000 personas que van todos los días hacia el campus universitario de Espinardo y que no tienen ese servicio.

Señor presidente, conozco que se han presentado dos enmiendas por parte del Grupo Parlamentario Popular. Nosotros creemos que las aportaciones que hace el Grupo Popular tienden a esa filosofía originaria que le decía al principio de la intervención, de cómo ve eso del vaso medio lleno o medio vacío, si se ha hecho mucho o se ha hecho poco, pero en realidad recogen algunos puntos. Yo les he hecho llegar —y me imagino que ahora mismo está en manos del portavoz del Grupo Popular— una posible transacción, en la que se combine la voluntad de las enmiendas que propone el Grupo Popular con el texto que hemos presentado, para que a través de ellas no se desvirtúe la iniciativa parlamentaria de los grupos de la oposición. Esa transaccional lo que hace es mantener los tres puntos que figuran en la proposición no de ley, añadiendo uno nuevo. ¿Cuál es el punto nuevo? El que propone el Grupo Popular en su enmienda número 2, y sería agilizar los trámites del estudio informativo del proyecto de línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-comunidad valenciana-región de Murcia. En realidad esto ya se ha incluido en la Ley de Presupuestos Generales del Estado mediante una transacción y también en la ley de acompañamiento. No estamos haciendo más que agilizar esos estudios informativos, que tampoco compromete nada más que a que eso pueda realizarse.

Si esta proposición se aprueba, estaremos dando un impulso a lo que es la actividad global, no parcial de ahora una cosita aquí y una cosita allá. Si de verdad al final de los cuatro años se acometiera este plan que aquí se propone, conllevaría una inversión importante en la región de Murcia, que podría ser de 100.000 a 150.000 millones o equis millones, según las obras concretas. De esta forma esa infraestructura ferroviaria tendría un uso razonable, puesto que hoy es de poco uso y muy poco razonable.

El señor **PRESIDENTE**: En efecto, se han presentado enmiendas por el Grupo Parlamentario Popular a esta proposición no de ley, para cuya defensa tiene la palabra el señor Ruiz.

El señor **RUIZ LÓPEZ**: Esta proposición no de ley recuerda cuando una persona, un conferenciante va a dar una charla y resulta que llama un amigo y le dice: pregúntame esta cosa porque de eso sé bastante. No es porque yo sepa bastante ni porque yo le haya dicho al diputado de Izquierda Unida que presentara esta proposición no de ley, sino porque —como a veces dicen— me alegro de que me hagan esta pregunta. Me alegro de que esta proposición no de ley venga a esta Comisión de Infraestructuras. Me alegro de la presentación de esta proposición no de ley por una sencilla razón, y es que el Gobierno y el Partido Popular han trabajado duro, han trabajado mucho y queremos seguir trabajando. Como muy bien han dicho, considero que el vaso está más lleno que vacío. Cuando empezamos a analizar esta proposición no de ley, viendo las cosas que se pedían, que se instaba al Gobierno, nos dimos cuenta de que había muchos puntos que coincidían con la que ya había presentado el Grupo Popular —por mí en este caso y en esta misma Comisión de Infraestructuras—, e incluso con otras del Grupo Socialista, en las que se incluía específicamente el tema del Euromed y la conexión con Almería, con Andalucía. Hay que recordar que se está trabajando y hay que ver muchos papeles para después mover vías y mover infraestructuras. La pena es que esos papeles no se hubieran visto antes y tengamos que estar desde el Partido Popular recuperando un tiempo que durante mucho tiempo se ha perdido, valga la redundancia.

Para precisar, la enmienda transaccional, con la que por supuesto yo estoy de acuerdo y hemos hablado con Izquierda Unida, creo que redundaba en la mejora de esa proposición no de ley. Hay ciertas cosas que desaparecen y aparecen, pero sólo es cuestión de matizaciones. Se habla de 150.000 millones. Yo creo que no es bueno cuantificar un plan de inversión ni en 150.000, ni en 100.000, ni en 200.000 millones. Cuando se terminen los estudios del plan de inversiones, tendrá un presupuesto.

La lucha que está llevando a cabo la comunidad autónoma y el Ministerio de Fomento para incluir esta vía desde Albacete-Murcia-Cartagena en velocidad alta en la red transeuropea de transportes nos indica que esta línea está incluida en la red convencional, y esta red convencional es susceptible de recibir ayuda de la Unión Europea, como así ha sido en el proyecto del tramo de Camarillas. Y sin querer echar una china a nadie, el hecho de que Murcia no esté incluida en esta red transeuropea de transporte desde 1994 se debe a la dejadez del gobierno autónomo de entonces de la región de Murcia. Por eso me alegro que se haya presentado esta proposición no de ley.

En el punto segundo, en cuanto al plan de seguridad y eliminación de pasos a nivel, todo lo que conllevan los estudios de adaptación a las nuevas vías, velocidad alta-velocidad, acaba con los pasos a nivel. Por lo tanto, eso también va incluido en la renovación de vías, así como el plan de eliminación de pasos a nivel. Podemos recordar que el diputado que ha presentado esta proposición no de ley, don Antonio Ríos, es el autor de la enmienda que se ha aceptado en los presupuestos generales para eliminar el paso a nivel de Alhama de Murcia.

Como punto tercero, es una cosa casi testimonial que nosotros podemos instar al Gobierno; pero también tendremos que decir que Renfe debe trabajar en esta línea, porque

así le insta el Gobierno. La comunidad autónoma tiene el proyecto de que el convenio con Renfe y se lleve adelante. En esta enmienda transaccional proponemos, no que se inicien, sino que se continúen, porque sabemos que estas conversaciones se están llevando adelante. Añadiríamos un cuarto punto. Una proposición no de ley, que trata de analizar lo que es la modernización de las infraestructuras ferroviarias de la región de Murcia, no puede dejar de lado lo que es la alta velocidad para dicha región. Está claro que el Ministerio ya ha dicho que la alta velocidad llegará a la región de Murcia. Se está hablando de trazados y de muchas cosas, pero en una proposición que contempla todas las situaciones que se deben dar, no queremos que se deje de lado el AVE para la región de Murcia.

Para terminar, agradeciendo el buen sentido de esta proposición y el acuerdo al que podamos llegar con la transaccional que hemos presentado conjuntamente, quiero resaltar los esfuerzos que hace del Ministerio de Fomento por renovar y adaptar las infraestructuras ferroviarias de la región de Murcia, el impulso que está dando el Congreso de los Diputados a estas iniciativas y los esfuerzos del presidente de la Comunidad Autónoma de Murcia, Ramón Valcárcel, que ha sido un gran impulsor para que se mejoren estas infraestructuras. Espero que todos los grupos voten a favor de esta enmienda transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Grupos que desean fijar su posición en esta proposición no de ley. **(Pausa.)**

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Cánovas.

La señora **CÁNOVAS MONTALBÁN**: Intervengo para fijar la posición del Grupo Socialista respecto a la proposición no de ley sobre modernización de las infraestructuras y ampliación de los servicios ferroviarios en la región de Murcia. De nuevo nos encontramos ante un desfase en el tiempo, ya que en las fechas en que Izquierda Unida presentó su iniciativa toda ella era oportuna, pero instar al Gobierno a que inicie en 1999 un plan de inversiones, poco plazo le queda. En cualquier caso, parece que el Grupo Parlamentario Popular, diligentemente, ha enmendado este extremo. Más vale tarde que nunca.

El Grupo Socialista dará su apoyo a la enmienda transaccional, puesto que coincidimos con las prioridades que marcan los proponentes. Ya que en la región de Murcia padecemos un déficit de infraestructuras ferroviarias, tanto en el eje Cartagena-Murcia-Madrid, como en el llamado corredor del Mediterráneo, que recorre Levante desde Barcelona hasta Andalucía, no nos parecería correcto que el Euromed no enlazara Cartagena y Almería, bien se mire desde Andalucía o desde Murcia.

Todos los grupos estamos de acuerdo en los posibles beneficios que estos proyectos reportarán a los territorios que comunican, por lo que no voy a detenerme en enumerarlos. Los problemas vienen más bien por el lado presupuestario, y es ahí donde pedimos un esfuerzo al Gobierno para que traduzca en los presupuestos una apuesta decidida por integrar a la región de Murcia en una red ferroviaria moderna con prestaciones acordes a los tiempos que vivimos, que potencie el desarrollo económico, social, cultural y turístico de nuestra región.

En esta misma Comisión de Infraestructuras se aprobaron recientemente por unanimidad dos iniciativas del Grupo Socialista respecto al enlace ferroviario Almería-Murcia y sobre fijación de las anualidades a aplicar entre 2000 y 2005, a la construcción de la conexión ferroviaria Euromed, también la misma de Almería-Murcia. Tras una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, se acordó aceptar el estudio de viabilidad que está realizando la Junta de Andalucía y la firma de un convenio con esta misma Junta. Leo textualmente el acuerdo: Que a la mayor brevedad se firme un convenio con la Junta de Andalucía, con objeto de redactar los estudios y proyectos necesarios para la ejecución de las obras, donde se fijen las aportaciones económicas de ambas administraciones para la cofinanciación de dicho estudio y proyecto en las cantidades no aportadas por la Unión Europea.

Traigo esta referencia a fin de apoyar la fórmula del punto tercero de la proposición de lograr un convenio entre Renfe y la Comunidad Autónoma de Murcia para otros fines igualmente importantes, como son la línea ferroviaria a la ciudad universitaria de Espinardo o la de cercanías a Lorca, Alicante y Cartagena. Si fue buena la fórmula del convenio, y así lo acordaron SS.SS., esperamos que ahora también lo sea respecto a la comunidad de Murcia, y así se acuerde.

En cuanto al punto segundo de la proposición, que afecta a la seguridad, creemos imprescindible incrementar ésta en los pasos a nivel, ya que los accidentes que se están produciendo, bien sea por fallos técnicos o humanos, hay que evitarlos a toda costa. Los pasos a nivel ya se han cobrado suficientes vidas humanas para escatimar los medios necesarios para su supresión. Toda inversión en prevención de accidentes está plenamente justificada, pero el mes de octubre ha sido especialmente pródigo en promesas espectaculares en materia de infraestructuras, supongo que en todos los territorios, pero desde luego en Murcia. Promesas referentes a carreteras, al ferrocarril, promesas que con el horizonte del 2006 no pueden hacernos perder de vista los planes que ya había para Murcia en cuanto a la velocidad alta, 200-220 kilómetros, a la que no renunciamos. Me refiero en concreto al tren de alta de velocidad AVE a Levante, al que hemos apoyado desde que esta posibilidad se materializó en una propuesta concreta, cuyo trazado no conoceremos hasta después de las elecciones, y sobre el que nos llegan noticias contradictorias sobre la finalización del trazado en Murcia o en Cartagena, y si este tramo se haría en primera o segunda fase.

Para aclarar estas contradicciones, esta diputada formuló al Gobierno diversas preguntas a las que no ha obtenido aún respuesta, a pesar de que el plazo está suficientemente cumplido desde que el 7 de octubre se presentó en el registro. Voy a permitirme leerlas, por si acaso aquí tuviera más éxito. Las preguntas son las siguientes: ¿Tiene el Ministerio de Fomento redactado y presupuestado el proyecto del llamado AVE a Levante? ¿Contempla ese proyecto la inclusión de la región de Murcia? ¿Está incluido en el referido proyecto que el AVE no finalice en Murcia sino en Cartagena? ¿Existe en el proyecto el ramal Murcia-Lorca? ¿Qué otros proyectos tiene el Ministerio de Fomento para modernizar la red ferroviaria de la región de Murcia? ¿Existen partidas concretas en los presupuestos de 2000

para su pronta ejecución? ¿Qué calendario de ejecución prevé ese Ministerio para llevar a cabo el proyecto del llamado AVE a Levante? Estas y otras muchas preguntas podríamos hacernos. Algunas ya tienen respuesta, aunque no por escrito.

En cuanto al trazado del AVE, sí queremos recordar al Gobierno que los socialistas apoyaremos la opción que más cohesione los territorios de las tres comunidades que atraviesa. Al ministro de Fomento, que declaró en Murcia en una emisora regional que la filosofía del AVE es ganar tiempo y para ello hay que limitar el número de paradas, quiero advertirle que Cartagena se anuncia en los Talgos actuales como parada y fin de trayecto, con lo que su inclusión no retrasaría absolutamente nada.

Por último, quiero reiterar el apoyo del Grupo Socialista a la enmienda transaccional porque, entre otras virtudes, contiene la de incluir en el AVE Levante la región de Murcia y por ello votaremos afirmativamente.

El señor **PRESIDENTE**: Como el señor Ríos ya manifestó en su primera intervención que aceptaba la enmienda transaccional, queda cerrado el debate de esta proposición no de ley.

#### — RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE LA AUTOVÍA DEL CANTÁBRICO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001772.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, la número 13, que corresponde al Grupo Socialista del Congreso y se refiere a la construcción de la autovía del Cantábrico.

Para la presentación y defensa de dicha proposición no de ley, tiene la palabra el señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señor presidente, apelando al tiempo en que estamos y quedando pendientes varias proposiciones, voy a tratar de ser muy breve.

Esta iniciativa ya ha sido objeto de debate en esta Comisión de Infraestructuras y su presentación de nuevo responde a un nuevo momento que se vive en relación con el trazado, en relación con la licitación y contratación de una importante obra para toda la cornisa cantábrica, para su conexión desde Portugal hasta Europa y para la vertebración de este territorio. Las comunidades autónomas por las que transcurre están defendiendo desde hace tiempo la construcción de esta obra, que contribuiría indudablemente a su vertebración.

Seguramente el representante del Grupo Popular no me va a sacar el PDI, porque en esta ocasión esta obra sí estaba contemplada en el PDI. En función del debate se sacan los documentos, pero ni con PDI ni sin PDI hay avances en cuanto a la consecución y a la realización de importantes infraestructuras dentro del territorio gallego en estos cuatro años. Han tenido cuatro años para definir un trazado de autovía y no han avanzado nada en su consecución. Están hablando desde hace más de dos años de un estudio informativo, cuyo plazo finalizó en la primavera del pasado año, y todavía no conocemos el alcance del estudio informativo:

es decir, que nada se ha avanzado en la ejecución de una importante obra, cual es la autovía del Cantábrico.

Aprovecho la ocasión para decir que es una de las prioridades de los socialistas y como tal figurará en el próximo programa electoral. Porque este Gobierno no ha sido capaz de dar una alternativa ni presupuestaria ni de definición del trazado. En esta legislatura tenemos la última oportunidad seguramente de discutir este tema en la Comisión de Infraestructuras y definir los parámetros de lo que tiene que ser un trazado que garantice la conexión con Ferrol, con la autovía del Noroeste, pero sobre todo para concretar la financiación y la contratación de la obra.

En su enmienda siguen hablando del estudio informativo. Hay que dejar de hablar del estudio informativo para empezar a hablar del proyecto, para empezar a hablar de la licitación y contratación. Hay que decir que los presupuestos generales para el año 2000 ni siquiera tenían recursos para esta obra en ninguno de sus tramos y tuvieron que presentar una enmienda que suponía la aportación de 200 millones, una enmienda ridícula, para justificar que no se habían olvidado de la autovía del Cantábrico. Por lo tanto, señorías, queremos que estas previsiones se modifiquen, que se dé satisfacción a lo que reivindicamos unánimemente también los presidentes de las comunidades autónomas de toda la cornisa. Hace pocos días se han vuelto a reunir en Taramundi el presidente de Galicia, el presidente de Asturias y entre sus prioridades volvían a definir, una vez más, la ejecución de la autovía del Cantábrico. Pero, una vez más, este Gobierno le da largas, no define trazados, no adquiere compromisos concretos. Por lo tanto, señores del Grupo Popular, yo apelo a su sensibilidad y apelo también a que den respuesta no solamente a lo que solicita el Grupo Parlamentario Socialista, sino a lo que salió de la cumbre de Taramundi el pasado 16 de noviembre y hoy podamos dar un paso adelante en relación a la ejecución de una obra que estuvo paralizada durante tres años y medio en los tramos en los que ya estaba definido el trazado y en la que no se ha avanzado nada sobre lo que estaba previsto.

Señorías, no puedo admitir su enmienda porque redundaría más en que se agilice el estudio informativo. Pero, ¿cómo vamos a pedir a este Parlamento que se agilice un estudio informativo cuyo plazo de finalización ya ha concluido y, por lo tanto, tiene que salir a la luz pública? Tenemos que pedir que se haga el proyecto y que se contrate la obra, que es el siguiente paso, y por eso no podemos admitir su proposición.

El señor **PRESIDENTE**: A pesar de que ya se ha pronunciado el Grupo Parlamentario Socialista sobre la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular, no por eso no va a tener la posibilidad de convencerle, exponiéndola, y defendiéndola el señor Carreño.

Tiene S.S. la palabra para ello.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Voy a usar el gráfico del Plan director de infraestructuras y además se lo voy a comentar. Quiero recordar que las grandes infraestructuras necesitan un largo período de maduración y necesitan después un plazo posterior e importante de ejecución. También les enseño la red de gran capacidad de carreteras previsto en el Plan director de infraestructuras

entre 1993 y 2007, en el que se ve la terminación de la autovía del Cantábrico en 2007, pero olvida totalmente el itinerario Ribadeo-Ferrol. Aquí tengo el gráfico.

La proposición no de ley del Grupo Socialista dice que la construcción de la autovía del Cantábrico es una aspiración permanente del conjunto de gobiernos de la cornisa cantábrica y ha empezado a ser preocupación del Gobierno de Madrid desde 1996. Prueba de ello es que no había absolutamente ningún estudio previo de la autovía del Cantábrico dentro de Galicia; prueba de ello es, además, que se ha empezado la tramitación, que es larga, y prueba de ello es que va avanzando el estudio informativo y el proyecto en los plazos que lógicamente tienen que cumplirse. Por primera vez en el proyecto de ley de Presupuestos Generales del Estado aparece la autovía del Cantábrico, dentro de Galicia, con consignación presupuestaria en el año 2000. El estudio informativo de la autovía del Cantábrico a su paso por Galicia se encuentra en avanzada fase de redacción. Ya está elaborado y se ha presentado el 3 de septiembre el estudio previo, que se llama análisis de antecedentes de la memoria-resumen del estudio informativo. Sus conclusiones son contundentes en el sentido de que, de los corredores estudiados, de cuyos distintos tramos hay valoración económica, dice que el corredor costero, es decir llegando la autovía del Cantábrico a Ferrol, es el que arroja peores resultados desde todos los puntos de vista, ambiental técnico y económico. Los corredores medio y sur plantean los mismos problemas que el costero, aunque de menor magnitud. Por tanto, decide que desecha el corredor de Ferrol y ofrece dos alternativas para continuar su estudio y plantearlas en la declaración de impacto ambiental y en el posterior proyecto, pero, se quiera o no, los plazos y las audiencias públicas deben cumplirse.

Por otra parte, en la memoria resumen del estudio, se pone de manifiesto que el corredor central recomendado posibilita una comunicación entre la autovía del Cantábrico y la ciudad de Ferrol a través de una vía de conexión actualmente contemplada en la planificación de la red viaria autonómica. Quiero decir que, en su momento, la Administración central era titular, por tanto era de su competencia, del itinerario Ribadeo-Ferrol, pero fue transferido a la comunidad autónoma desde San Ciprián hacia el oeste hasta Ferrol, siendo titular y competencia de la Xunta de Galicia. Desde San Ciprián hacia el este, hacia Ribadeo, es competencia única y exclusivamente de la Administración central. Por tanto, en todo caso, desde Ribadeo-San Ciprián a Ferrol tienen que ponerse de acuerdo las dos administraciones titulares y competentes.

Nuestro deseo, como antes, tropezará seguramente con el escepticismo del portavoz de Grupo Socialista, pero nuestro texto alternativo de enmienda es absolutamente realista. Es totalmente imposible, con los plazos actuales, gastar más de la previsión existente para los estudios de la autovía del Cantábrico, con la obligación de cumplir los plazos de declaración de impacto ambiental y de información pública, sumamente importante en una región como Galicia. Desearíamos que aceptaran nuestra enmienda transaccional, pero una vez más dudo de que lo hagan.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Mixto, Bloque Nacionalista Galego, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, brevísimamente. Vamos a dar nuestro apoyo a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en primer lugar, en coherencia con la proposición no de ley aprobada en esta misma Comisión, a iniciativa del Bloque Nacionalista Galego, que pedía que la autovía del Cantábrico llegase a la ciudad de Ferrol y conectase también con la autovía del Noroeste. En segundo lugar, lo hacemos porque pensamos que es positiva toda resolución que tienda a la posibilidad de licitar y contratar la obra en el año 2000.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Nuestro grupo va a apoyar la propuesta de resolución, no sin resaltar que el tramo de la autovía del Cantábrico asturiano está sin definir. Nosotros seguimos pensando que tiene que ser por el interior de Asturias y nos parece muy bien que se tomen una botella de sidra en Asturias el presidente gallego y el asturiano, pero a ver si lo resuelven de una vez, pues llevamos muchos años de retraso. Sobre esta cuestión, estamos de acuerdo en la necesidad de no descartar todavía ninguna de las opciones posibles, tanto para la conexión desde Ribadeo a Ferrol como desde Ribadeo con la N-VI.

— **SOBRE MEDIDAS PARA LA ADECUACIÓN DE LA RED FERROVIARIA DE ALICANTE Y SU ENTORNO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001608.)**

El señor **PRESIDENTE**: Concluido el debate del punto 13, pasamos al 14, proposición no de ley, también del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a las medidas para la adecuación de la red ferroviaria de Alicante y de su entorno. Tiene la palabra el señor Beviá.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Señorías, el 6 de mayo último, apenas un mes antes de las elecciones municipales y autonómicas, se firmó en el Ayuntamiento de Alicante un protocolo de cooperación entre el propio Ayuntamiento y la Generalitat Valenciana para la adecuación de la red ferroviaria de Alicante y su entorno, que incluía, entre otros extremos, el soterramiento de la red en la ciudad. Aquella firma del protocolo venía a ser el comienzo de la respuesta a la intensa presión social de un amplio colectivo de ciudadanos —asociaciones de vecinos, juntas de distrito, sindicatos, la propia Universidad de Alicante— que se habían constituido en 1977 en una plataforma cívica, autodenominada Plataforma Renfe, después de que, tras diez años de búsqueda de soluciones para los problemas que planteaba a la ciudad de Alicante su red arterial ferroviaria, no se hubiera encontrado una fórmula definitiva. Con la firma del protocolo se trataba de satisfacer esos deseos que aspiraban a dar solución a la actual fragmentación de la ciudad de Alicante, provocada por la penetración de las instalaciones de Renfe y que pretendían resolver el grave problema que significa para la ciudad, por la imposibilidad de dar continui-

dad a las tramas viarias de la misma, ante la colisión entre la penetración hasta el centro urbano a cielo abierto de la red ferroviaria y la expansión de la ciudad en la misma dirección pero en sentido contrario. Asimismo, el protocolo suscrito contempla la integración ferroviaria del área Alicante-Agencia de Marcas-Aeropuerto-Elche, incluida en el Plan director de infraestructuras, y la necesaria continuidad del trazado ferroviario del arco mediterráneo a Murcia y hasta Almería para que dicho arco no quede terminado en Alicante como en un fondo de saco.

Resulta evidente, señorías, que, de una parte, la complejidad de las acciones necesarias para llevar a cabo las actuaciones que el protocolo prevé y, de otra, la confluencia de competencias de distintas administraciones implicadas, exigen la participación necesaria del Ministerio de Fomento; sin ella, difícil sería que no quedara todo en simples deseos. El protocolo solicita esa participación. Los colectivos de ciudadanos agrupados en la Plataforma Renfe la reclaman e incluso el propio Ministerio ha anunciado en diferentes ocasiones su cooperación. Más aún, el conseller de obras Públicas de la Generalitat Valenciana afirmaba a finales de octubre que en el mes de noviembre —este mes de noviembre pasado— se plasmaría esa firma del ministro de Fomento, pero, señorías, hemos iniciado ya diciembre y aún no se ha producido tal firma. Precisamente eso, señorías —y entro en el contenido de nuestra proposición—, es lo que solicitamos en el párrafo inicial, que el Ministerio de Fomento se adhiera al protocolo firmado por el Ayuntamiento de Alicante y la Generalitat Valenciana. Ante los repetidos anuncios de su inmediata realización y los incumplimientos sucesivos, queremos añadir *in voce*, como garantía, una precisión y es que se produzca esta firma del protocolo antes del 31 de diciembre.

Por otra parte y en función lógica de las competencias del Ministerio de Fomento, el protocolo al que nos estamos refiriendo le asigna —y en el apartado 1 de nuestra proposición no de ley instamos a que presente el proyecto correspondiente— la realización del desdoblamiento, electrificación y acondicionamiento del tramo Alicante-Elche dentro de la línea Alicante-Murcia. El ministro de Fomento ha dado su conformidad a esta propuesta según las manifestaciones del conseller de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana. En cualquier caso, como estamos ya en el mes de diciembre —y se lo hemos ofrecido a los representantes del Grupo Popular en una especie de enmienda transaccional—, estaríamos dispuestos a que ese proyecto de desdoblamiento no se presentara, como decíamos en la proposición, antes de finalizar el año, sino en el plazo más breve posible.

En el apartado 2 de nuestra iniciativa, de acuerdo con el mismo protocolo, con las necesidades y demandas de Alicante y en coherencia con actuaciones similares que el Ministerio de Fomento ha realizado en otras ciudades, pedimos que suscriba el convenio para participar también en la financiación de las obras necesarias para el soterramiento de las vías de ferrocarril en la ciudad de Alicante.

Finalmente, en el apartado 3 hacíamos referencia a la necesidad de incluir en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 créditos suficientes para el inicio de estas obras. Sin embargo, la respuesta que nos hemos encontrado en ese proyecto de presupuestos, señorías, ha

rozado el ridículo. Para unas obras cuya totalidad puede estar en torno a los 40.000 millones de pesetas hay consignados en el proyecto de los Presupuestos Generales del Estado 50 millones. El Grupo Popular, en la discusión de los presupuestos en esta Cámara, ha rechazado y ha votado en contra además una enmienda socialista que pretendía asignar 1.000 millones de pesetas para poder iniciar las obras en el próximo año. Ante esta situación y dado que el proyecto de ley de presupuestos ya ha salido de esta Cámara, proponemos sustituir el contenido de ese apartado por el siguiente: Adoptar las medidas oportunas para que en el año 2000 se disponga de créditos no inferiores a 1.000 millones de pesetas con el fin de iniciar las obras referidas en los apartados anteriores.

No se les escapa, señorías, que hemos puesto un empeño especial en que se discutiera esta iniciativa a tiempo, antes de la disolución de las Cámaras, porque si el 6 de mayo, casi en plena campaña de las elecciones del 13 de junio, se produjo con toda solemnidad en los salones del Ayuntamiento de Alicante la firma del protocolo al que nos estamos refiriendo por el presidente de la Generalitat y el alcalde de la ciudad, hace unos días, el 18 de noviembre, en plena campaña preelectoral, se presentaba también en el Ayuntamiento de Alicante el estudio de viabilidad técnica y evaluación económica del soterramiento de las vías de Renfe en el área de Alicante con un amplio despliegue de diseños y maquetas. Es un estudio de viabilidad que todos estimamos correcto y acertado, pero faltan tres cosas no precisamente baladíes: que el Ministerio de Fomento se adhiera al protocolo suscrito en mayo, que participe en la financiación del soterramiento de la red ferroviaria de Alicante y que comprometa unas mínimas partidas adecuadas en 2000 para el inicio de estas obras. Bueno es, señorías, que exista un estudio de viabilidad acertado y que dispongamos de una partitura adecuada, pero una partitura no es nada si no tiene los instrumentos precisos para llevarla adelante. Necesitamos esta instrumentación, que está señalada en el protocolo y está recogida aquí en la iniciativa que hoy discutimos.

Por ello, instamos a todos los miembros de esta Comisión a que aprueben esta proposición nuestra y de una manera especial me dirijo al Grupo Popular, que ha presentado una enmienda que no es más que una cortina de humo. Tiene tal ambigüedad que parece que no pretende esconder más que las crudas aristas de un voto en contra. Me cuesta mucho pensar, señorías, que no les importe convertirlo todo en una simple y mera campaña propagandística y de torpe electoralismo. En cualquier caso, ustedes tienen la palabra.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda por el Grupo Popular. Para defenderla y para fijar su posición, tiene la palabra la señora Díez de la Lastra.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: La verdad es que la unanimidad conseguida entre todas las fuerzas políticas, sociales y vecinales de Alicante y el gran paso dado hacia adelante por el Gobierno de Eduardo Zaplana y el Ayuntamiento de mi ciudad y la del señor Beviá han llevado al Grupo Popular a presentar esta enmienda que se ajusta más a la realidad de hoy y a las actuaciones futuras que tengan lugar.

Me ha sorprendido que sea precisamente el Grupo Socialista, y en su representación el señor Beviá, al que respeto no sólo personalmente sino también por su trayectoria política, el que presente esta iniciativa cuando este problema ferroviario está latente desde principios de la década de los ochenta. Se han presentado diversas alternativas para que pasara el tren por debajo, por los distintos alcaldes socialistas, y sin implicación alguna del Gobierno de la Generalitat entonces, el Gobierno autonómico del señor Lerma, y sin consultar a los vecinos de los barrios afectados. Tendrá que convenir conmigo, señor Beviá, en que a pesar de que la firma del protocolo haya sido antes de las elecciones, como usted dice, como alicantino estará contento, porque después de más de diez o quince años en que no se ha hecho absolutamente nada, se han dado los primeros pasos. Respecto a la presión social, la ha habido siempre, desde el principio. Recuerde, señor Beviá, que yo he sido concejal del Ayuntamiento de Alicante trece años y esa presión social la ha habido en todos los momentos. En cuanto a que ha habido diez años de búsqueda de soluciones, ha sido totalmente en vano, porque no se ha encontrado absolutamente nada, y con este protocolo no sólo se solucionan los problemas de Alicante sino, como bien ha dicho, de Murcia y Almería. Hay que ver las prisas. Estábamos hablando del mes de noviembre y un día después de finalizar dicho mes, ya está urgiendo que se haga lo que usted pide con rapidez.

Es fácil desde la oposición cubrir la falta de iniciativas del período socialista con instancias al Gobierno y a las distintas administraciones para que actúen con prisa y con urgencia. Le puedo decir que actualmente está en tramitación esa firma del protocolo de cooperación entre el Ministerio de Fomento, la Generalidad Valenciana, el Ayuntamiento de Alicante y Renfe para la ordenación de la red ferroviaria del entorno metropolitano de Alicante. El Ministerio de Fomento ya está implicado en esa labor, puesto que actualmente está redactando un estudio informativo para el acondicionamiento del tramo Alicante-Murcia del corredor mediterráneo, a velocidades de circulación de 200 a 220 kilómetros/hora. La redacción de este estudio se lleva a cabo por el Ministerio en función de sus competencias en materia de planificación ferroviaria y con objeto de someter la actuación a la información pública y oficial que preceptúa la Ley de ordenación de transportes terrestres y Real Decreto 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental. Una vez superado el trámite de información pública y efectuada la declaración de impacto medioambiental, podrá procederse a la aprobación del trazado y a la redacción de los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras. Será, pues, en este momento cuando el Ministerio de Fomento estará en condiciones de firmar un convenio que les recuerdo, como pasó con el protocolo de la carretera N-332, que es posterior al protocolo y que se firmará con la Generalidad Valenciana y el Ayuntamiento de Alicante para financiar la ejecución de las obras del tramo comprendido entre Alicante y Elche, con las paradas que usted acaba de decir: la Oficina de Armonización del Mercado Interior, el aeropuerto y todo lo que sea necesario.

Por lo que se refiere al segundo punto de su proposición no de ley, está claro que su contenido es fundamentalmente urbanístico, de integración del ferrocarril en la ciudad. Para este tipo de actuaciones se requiere, en primer lugar, estudiar las posibles soluciones para adoptar de forma conjunta la más adecuada. Por ello será necesario analizar conjuntamente las necesidades de integración y una vez alcanzado el acuerdo, firmar un convenio para la ejecución y la financiación. Como consecuencia, la propuesta del punto tercero de esta proposición no de ley está sujeta al resultado al que se llegue en las dos anteriores sobre la financiación.

Usted sabe perfectamente que el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el año 2000 tiene prevista una dotación para la realización de estudios y proyectos de adecuación de la red ferroviaria de la ciudad de Alicante que se basará en el protocolo de próxima formalización entre las administraciones implicadas. Mi experiencia en el Ayuntamiento de Alicante me ha hecho ver que queda precioso que en unos presupuestos figure un montante considerable para hacer cualquier tipo de ejecución cuando ni siquiera está el proyecto. Usted que es de Alicante sabrá que la plaza de América estaba presupuestada desde el año 1983 en los presupuestos anuales del Ayuntamiento sin siquiera tener proyecto y se ha ejecutado estando el Gobierno del Partido Popular, de una manera razonable, es decir, primero un proyecto, cuantificarlo y hablar con los vecinos. Por otra parte, el Ministerio va a proceder también próximamente a la información pública de un estudio informativo de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia, en el que se incluyen las actuaciones en las relaciones La Encina-Alicante y Alicante-Murcia, con unas prestaciones superiores a las solicitadas en su iniciativa parlamentaria.

Yo le puedo asegurar, señor Beviá, que las solicitudes de esta proposición no de ley quedan y han quedado superadas por las actuaciones puestas en marcha ya por la Administración. Pero es que, además, en el protocolo se habla —y usted también se ha referido a ello— de la complejidad del conjunto de las acciones necesarias para lograr esos objetivos y de la confluencia de competencias de las distintas administraciones, y esto aconseja abordar la actuación desde un marco de concertación institucional, que abarque la ejecución y financiación de las actuaciones necesarias.

La Generalidad Valenciana, en la cláusula tercera del protocolo que usted tiene y se lo ha estudiado bien —porque usted se prepara muy bien los temas—, pone que realizará las gestiones oportunas ante la Administración general del Estado para que se ejecuten en el plazo más breve posible las actuaciones señaladas en el apartado a), que es más o menos la enmienda *in voce* que usted ha introducido hace un rato. Y el Ayuntamiento de Alicante y la Generalidad Valenciana, con la colaboración del Ministerio de Fomento y Renfe, son los que van a realizar un estudio de ordenación urbanística de los terrenos liberados por el soterramiento, que se enmarquen en la revisión del plan general de Alicante, y evaluar los recursos disponibles para que las administraciones encargadas de la ejecución puedan resarcirse parcialmente de su coste.

Desde luego creo —y voy terminando— que la enmienda *in voce* que usted ha introducido en su intervención en el apartado 1, para sustituir «antes de finalizar el año» por

«el plazo más breve posible» es perfectamente asumible por el Grupo Parlamentario Popular, puesto que eso está, digamos, a punto, pero no sé por qué no hemos podido llegar a un acuerdo cuando en teoría casi hemos dicho lo mismo tanto usted como yo, y habiendo esa unanimidad en el Ayuntamiento de Alicante, no solamente con el Ayuntamiento, sino la Generalidad, las distintas fuerzas políticas, etcétera, creo que la enmienda del Grupo Popular no se queda en una declaración de intenciones, porque ya digo que las actuaciones que están teniendo en este momento tanto la Generalidad y el Ayuntamiento como el Ministerio de Fomento, así como las conversaciones que hay en este momento superan con creces las peticiones que hace el señor Beviá.

De todas formas, vamos a hacer un esfuerzo y hasta la hora de la votación, para la que a lo mejor queda todavía un ratito, a ver si podemos llegar a un acuerdo, porque los dos perseguimos lo mismo; lo único que, quizá, el señor Beviá desde la oposición intenta cubrir ahora lo que no ha hecho el Gobierno socialista en esos doce años que ha estado gobernando no solamente en la Generalidad sino en la Administración central y en el propio Ayuntamiento.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Señor Presidente, quería fijar mi posición con respecto a la enmienda del Grupo Popular. No sé por qué me suena algo...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Beviá, si su intervención dura poco tiempo, todavía podemos debatir la siguiente proposición.

El señor **BEVIÁ PASTOR**: Brevísimamente.

La contradicción que plantea la señora diputada —muy amiga mía, pero eso no tiene nada que ver; aquí es representante del Grupo Popular—, es que dice: las propuestas que se plantean en la iniciativa socialista están superadas. Si están superadas, ¿por qué hay en los Presupuestos Generales del Estado sólo 50 millones para atender una obra de 40.000? No digo que se pongan los 40.000 millones, pero con 50 no da ni para la pintura, para eso que se dice de pintar una obra en los presupuestos.

En último término, ¿no tendrá la razón el director general de Transportes de la Consellería, que reconocía que Fomento no pagará el soterramiento de las vías? ¿No tendrán razón los ciudadanos de Alicante agrupados en la Plataforma Renfe, que acusan al presidente de la Generalitat y al alcalde de engañar a los ciudadanos, porque denunciaban ya en el mes de junio que el presidente y el alcalde habían incumplido sus compromisos, de que Fomento participara financieramente en el soterramiento? Dejo ahí esas preguntas y espero a ver si hay alguna posibilidad de que aprobemos juntos esta iniciativa.

En cualquier caso, pasaría al final por escrito esas modificaciones *in voce* que he anunciado. **(La señora Díez de la Lastra Barbadillo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Tiene un segundo, señora Díez de la Lastra.

La señora **DÍEZ DE LA LASTRA BARBADILLO**: Un segundo, señor Núñez.

Solamente deseo explicarle —parece ser que o no me he expresado bien o no lo ha entendido el señor Beviá— que la cantidad que está consignada en los presupuestos para el año 2000 es precisamente para unos estudios. Es absurdo poner 41.000 millones si no se van a gastar. Eso por una parte. Por otra parte, en cuanto a que no paga el soterramiento, sí que hay un compromiso y yo confío en el Gobierno de Eduardo Zaplana, como ha hecho con el AVE, que tampoco se iba a financiar, y se financia por Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: Debían ustedes aprovechar el tiempo para llegar a un acuerdo en conversaciones privadas.

Pasamos a la siguiente proposición. **(La señora Urán González pide la palabra.)**

Perdón, turno de fijación de posiciones de los grupos. Tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señor presidente, entiendo la rapidez con que la Presidencia quiere que acabemos para incluir en el orden del día el mayor número posible de iniciativas y voy a intentar ser lo más breve posible.

El Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida va a apoyar la iniciativa presentada por el Grupo Socialista, entre otras cosas porque en la Comunidad Valenciana está sucediendo ya demasiado a menudo que, ante la presión de la opinión pública, de diferentes plataformas creadas, se llegue a la firma de convenios o protocolos en los que, después, la propia Administración central del Estado tiene que participar y buena parte de los cuales se pueden quedar en papel mojado. Por tanto, señorías, aunque saludamos que se pueda firmar este tipo de convenios o protocolos entre las distintas instituciones de la Comunidad Valenciana, nos parecen realmente imposibles de poner en práctica, ya que en los Presupuestos Generales del Estado siguen existiendo cantidades ínfimas para poder llevar a cabo algo, aunque sean estudios. Digo esto porque, para la ciudad de Alicante, en los estudios a los que se hacía referencia en las intervenciones de los diferentes portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, hablábamos de una consignación presupuestaria de 50 millones de pesetas y se decía que podía ser suficiente. Hay un estudio para la ciudad de Valencia, precisamente de una serie de infraestructuras o de modificaciones en las mismas, similar a lo que se plantea para la ciudad de Alicante y cuando el Gobierno central se ha querido tomar en serio este tipo de estudios la consignación presupuestaria para el año 2000 está en alrededor de los 3.000 millones de pesetas; es decir, que con 50 millones de pesetas ni siquiera se pueden acometer los estudios que se decían por la portavoz del Grupo Popular.

Por tanto, señorías, el Grupo Popular estará de acuerdo en que se inste al Gobierno a agilizar la firma de los protocolos y las diferentes inversiones que se plantean en la iniciativa, porque, de no ser así, nos quedaremos, como puede llegar a suceder, con una declaración de intenciones, y es imposible solucionar problemas sólo a través de declaraciones de intenciones.

— **RELATIVA AL CUMPLIMIENTO DE LOS COMPROMISOS PREVISTOS EN LA LEY DEL TRASVASE GUADIARO-MAJACEITE Y OBRAS COM-**

**PLEMENTARIAS DEL MISMO. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/001698.)**

El señor **PRESIDENTE**: Con la mayor rapidez, vamos a cerrar el orden del día con el punto 15, una proposición no de ley relativa al cumplimiento de los compromisos previstos en la Ley del trasvase Guadiaro-Majaceite y obras complementarias del mismo.

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista, doña Carmen Romero.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Siento la urgencia, señor presidente, pero me congratula que tratemos esta iniciativa que lleva mucho tiempo pendiente, primero en la Comisión de Medio Ambiente y después aquí, en la Comisión de Infraestructuras. Se trata de una iniciativa de la que retiro el primer punto, ya que el real decreto de desarrollo de la Ley del trasvase se ha publicado en octubre de este año. Por tanto, mantengo los dos puntos siguientes.

En cuanto al primer punto, que pedía el real decreto de desarrollo, era algo prometido por el Gobierno en enero de 1998. Como digo, se ha publicado en octubre de 1999, mucho tiempo después, ya que desde la Ley del trasvase han sucedido muchos acontecimientos y, como digo, han pasado varios años hasta que este real decreto ha visto la luz. Quiero decir aquí que el real decreto no es más que una obligación de cumplimiento de la Ley del trasvase, que en su disposición adicional declaraba obras de interés general como consecuencia del citado trasvase. Había obras pendientes de más de 6.000 millones emprendidas en la etapa del Gobierno socialista. Probablemente el ponente del Grupo Popular va a decir que después de publicado el real decreto se constituirá en breve plazo la comisión de explotación, por lo que no ha lugar a esta iniciativa. **(Rumores.)** De antemano quiero decirle que a pesar de las cuestiones previstas en el enunciado y de que algunas de ellas puedan haberse hecho, sin embargo la deuda que este Gobierno tiene por el incumplimiento de esta ley con la provincia de Cádiz es cuantiosa. **(Rumores.)** Es curioso que tengamos que llegar al período electoral para que aparezca en prensa la finalización de las obras del trasvase, que no tiene nada que ver con lo que se contempla en la ley como obras complementarias; no es más que la finalización de las obras del trasvase, son obras estancadas durante varios años, que suponen la finalización del trasvase, pero no las obras complementarias pendientes. Algunas de ellas fueron citadas por el señor Blanco en el Senado a instancia... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señora Romero.

Ruego a SS.SS. que guarden silencio y dejen las conversaciones, para que podamos escuchar con la atención que se merecen todas las diputadas y diputados que están en el uso de la palabra. Así, además, ganamos tiempo.

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Algunas de ellas fueron citadas por el señor Blanco a instancia del senador Carracao. Desde el anteproyecto de la Hozgarganta hasta la conexión Charco Redondo-Guadarranque, hasta la finalización de los estudios del saneamiento del Guadiaro y algunos que no citó, pero que son muchos miles de millo-

nes de pesetas, como puede ser la conexión de los siete municipios para abastecimiento humano, la mejora de las conducciones para regadíos, la depuradora de Ronda... hay toda una serie de anteproyectos, proyectos, estudios informativos, pliegos de bases, que duermen el sueño de los justos en las confederaciones hidrográficas. Y nunca mejor dicho lo del sueño de los justos porque son compromisos del Gobierno y desde luego incumplimientos de una ley. No basta con decir simplemente que el real decreto se ha publicado y que la constitución de esa comisión se va a producir. No tenemos más remedio que decir que durante esta etapa se han perdido años preciosos para el cumplimiento de la ley y se ha despilfarrado no solamente agua, que por supuesto ha ido al mar y no se ha trasvasado, sino, y lo más grave, que se ha despilfarrado un presupuesto urgente y necesario para abordar esas obras, no precisamente en años de crisis, sino de bonanza.

Estas obras de interés general no estaban incluidas en el Real Decreto de obras hidráulicas de 29 de agosto de 1998, real decreto que consideró obras de interés general de toda España, pero ninguna de la provincia de Cádiz, por valor de 216.000 millones de pesetas. Pasó por la provincia de Cádiz, como dice el catecismo sobre la Virgen María, sin tocarla ni mancharla; pasó sin considerar que el Gobierno estaba incumpliendo esa Ley del trasvase. Ni una sola peseta de estos miles de millones pasó por la provincia de Cádiz. Después de este incumplimiento hemos hecho abundantes preguntas parlamentarias sobre este tema. La última respuesta del Gobierno es que de las 63 actuaciones de las confederaciones en la provincia de Cádiz solamente cuatro son a iniciativa de este Gobierno y posteriores a 1996 y de estas cuatro tres no han sido adjudicadas. Es decir, el resto de las actuaciones son continuación de la etapa socialista.

Ha sido demandada una entrevista al Ministerio de Medio Ambiente por alcaldes de la cuenca cedente, por componentes de la mesa de los cítricos. Nunca han sido recibidos por la ministra de Medio Ambiente, que no ha tenido a bien considerar de urgencia el cumplimiento de esa ley de la etapa anterior. Es muy curioso que ahora, al final, se comprometan a una serie de propuestas, de estudios y de iniciativas, y tenemos que dudar que su presupuesto sea real porque no figura en los presupuestos de este año ni siquiera la finalización de las obras del trasvase, probablemente serán incluidas como obras de emergencia como lo ha sido el canal Chiclana-Conil. Todo lo que este Gobierno no ha querido hacer se ha incluido al final como obras de emergencia, como ha sucedido con el canal que he citado. Probablemente, este despilfarro de agua y de presupuestos tendrá también un reflejo en la consideración de los ciudadanos de la provincia de Cádiz, porque así lo van a estimar. **(Un señor diputado: ¡Muy bien!)**

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta iniciativa, pero los grupos parlamentarios que deseen intervenir pueden hacerlo en este momento. **(Pausa.)**

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Con mucha brevedad, señor presidente. La verdad es que pensábamos

votar sí al punto tercero, pero después de la intervención de la señora Romero se nos iban a quitar las ganas; no obstante, como pretendemos mantener un tono conciliador, vamos a tener un tono absolutamente distinto al de la señora Romero y les vamos a apoyar la propuesta en el punto tercero. Entiendo que se retira la primera porque se pide que se promulgue un decreto que ya fue publicado el pasado 15 de octubre, y por tanto no tiene sentido. En cuanto a la segunda cuestión, ya está constituida esa comisión desde el punto y hora en que el propio decreto fija que estará presidida por el director general de Obras Hidráulicas y Calidad de las Aguas, figurando como vocales representantes de ambas confederaciones, la Sur y Guadalquivir, de la Junta de Andalucía, usuarios de la cuenca de la zona gaditana y también de los municipios afectados. Por lo tanto, está conformada después del decreto.

Evidentemente, sí vamos a apoyar el punto tercero porque no estamos nada de acuerdo con la intervención de la señora Romero. Creo que sí se han tomado muchísimas medidas, y estamos hablando de un decreto del 15 de octubre. Tengo aquí una relación extensísima. En concreto, se han realizado obras como los dragados de los ríos Guadiaro-Genal y Hozgarganta que ya están realizados. Otras están en fase de ejecución, como las represas de la cuenca del Guadiaro; en otras, los proyectos ya están hechos, como los regadíos del Tesorillo, de San Pablo de Buceite, de la zona intermedia. Hay otros proyectos también en fase de ejecución como el saneamiento de los municipios que vierten al Guadiaro y Hozgarganta. Es decir, quizás no sigan a un ritmo tan rápido como el que dice la diputada del Partido Socialista pero evidentemente van avanzando. Además, los ciudadanos de aquella zona lo saben, porque el secretario de Estado de Medio Ambiente ha estado al menos en tres ocasiones, dos de ellas acompañado por este diputado, reunido con la comisión de cítricos, con la comisión de regantes del Tesorillo y de San Pablo de Buceite. En definitiva, la interlocución que tienen los sectores afectados con el Gobierno también es bastante importante. Por todo ello, repito, el primer punto lo damos por retirado, el segundo entendemos que también está cumplido y le pediría que lo retirara y votaremos a favor del punto tercero.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Romero, ¿desea intervenir?

La señora **ROMERO LÓPEZ**: Señoría, conformada la comisión de explotación no es constituida. Si tiene ánimo de llegar a un acuerdo, lo lógico es que apruebe el Grupo Parlamentario Popular el punto 2 supuesto que conformada una comisión no significa constituida. No se ha constituido todavía y lo que se pide es que se constituya urgentemente, que es lo que marca el real decreto.

El señor **FERNÁNDEZ RODRÍGUEZ**: Sí, se la aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, de los 20 puntos del orden del día, que estaban previstos para esta sesión, se han debatido 15. Los 5 restantes quedan para la próxima reunión, que tendrá lugar en la semana que comienza el día 13, en la fecha que la Mesa y portavoces decidirán cuando ter-

mine esta reunión. Aprovecho para decirles a los señores portavoces que se queden porque en unos minutos prepararemos la fecha y el orden del día de la convocatoria de la próxima reunión, donde se verán, en primer lugar, estas cinco iniciativas que han quedado pendientes.

Pasamos a las votaciones, si todos los grupos están preparados para ello. **(Pausa.)**

Votamos el primer punto del orden del día, que es la proposición no de ley sobre la privatización de la Empresa Nacional de Transportes de Viajeros por Carretera.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El segundo punto es la proposición no de ley sobre el cumplimiento del acuerdo adoptado por la Comisión de Infraestructuras en el mes de mayo de 1998, relativo a que los trenes de Madrid a Valencia, desde Fuente de la Higuera a Játiva, paren en la antigua estación de Vallada y que el Gobierno presupueste el coste necesario para la remodelación de la antigua estación de Vallada.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El punto 3 es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a desarrollar el artículo 78 de la Ley 72/1992, de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, en lo relativo a embarcaciones de recreo deportivas.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 21; abstenciones, 18.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

La cuarta es la proposición no de ley relativa a la realización de gestiones para posibilitar la permanencia de la flota de bajura en la dársena del puerto de A Coruña.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 32; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El punto 5 tiene una transaccional que procede de la iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista, con la enmienda del Grupo Popular, y enmiendas *in voce* de Convergència i Unió, que paso a leer a SS.SS.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en relación con la protección de la infancia frente a la publicidad en la televisión a: Primero, impulsar convenios de autorregulación que limiten el número de anuncios publicitarios destinados a menores, especialmente en épocas navideñas y que eviten contenidos inadecuados para los mismos. Segundo, velar por el estricto cumplimiento de la legalidad, de manera que se respete la dignidad del menor y no se aproveche lo limitado de algunos de sus conoci-

mientos y capacidades en las campañas publicitarias dirigidas hacia él. Tercero, velar escrupulosamente para que no se emitan en la franja horaria comprendida entre las seis y las 22 horas espacios de autopromoción televisiva correspondientes a programas dirigidos a la población adulta y que por su contenido puedan resultar claramente dañinos para el público infantil.

**Efectuada la votación, dijo**

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

El punto 6 también tiene una transacción que resulta de la adición de la enmienda del Grupo Parlamentario Popular a la proposición no de ley del Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dijo**

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

El punto 7 es la proposición no de ley sobre transporte aéreo de las Islas Baleares, con la enmienda aceptada por el grupo proponente, que procede del Grupo Parlamentario Popular. **(El señor Pons Franco pide la palabra.)**

Señor Pons, no se pueden interrumpir las votaciones.

El señor **PONS FRANCO**: Es una transaccional.

El señor **PRESIDENTE**: Es una transaccional que procede de la aceptación de su enmienda en los términos resultantes del debate.

Por favor, no vuelvan a interrumpir la votación.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Punto 8, proposición no de ley relativa a la imposición de servicio público en las rutas aéreas entre las Islas Baleares. También se ha presentado una enmienda transaccional que ha sido aceptada por los grupos proponente de la iniciativa y enmendante, que resultaría de modificar —la tengo que leer— uno de los primeros incisos del párrafo de la enmienda. Diría lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a estudiar la posibilidad de reiniciar las negociaciones con el Gobierno..., etcétera. Tal y como está redactado en el texto de la proposición.

**Efectuada la votación, dijo**

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

Punto 9, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Asimismo se ha presentado una transaccional que resultaría de añadir al final del texto de la proposición el párrafo siguiente: Siempre y cuando se

modifique el artículo correspondiente de la Ley 43/1997, de 27 de diciembre, del impuesto sobre sociedades.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

El punto 10 es una proposición no de ley del Grupo Socialista relativa a la realización de un estudio sobre la conveniencia de implantación de un servicio de comunicación ferroviario ligero entre las principales poblaciones que configuran el área metropolitana de Tarragona.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

El punto número 11 es una proposición no de ley del Grupo Socialista del Congreso relativa a la conexión de Galicia a través de alta velocidad con la red española y europea y a su inclusión en los planes de infraestructuras ferroviarias diseñados por el Gobierno.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 21; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley número 12, sobre modernización de las infraestructuras y ampliación de los servicios ferroviarios en la región de Murcia, de acuerdo con el texto transaccional que resultó del debate de esta proposición y que fue aceptado por los grupos proponente y enmendante.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

Pasamos a la proposición no de ley número 13, relativa a la construcción de la autovía del Cantábrico, cuyo autor es el Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 21.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a la proposición no de ley número 14 sobre medidas para la adecuación de la red ferroviaria de Alicante y de su entorno, de acuerdo con una enmienda transaccional admitida por los grupos proponente y enmendante, que consistiría en votar el texto de la proposición no de ley con las siguientes modificaciones. En el apartado 1, sustituir los términos «antes de finalizar el año» por «en el plazo más breve posible». Y en el apartado 3 sustituir todo el texto por el siguiente: Adoptar las medidas oportunas para que en el próximo año se dispongan los créditos necesarios para iniciar las obras referidas en los apartados anteriores.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

Finalmente, votamos la número 15, que es una proposición no de ley relativa al cumplimiento de los compromisos previstos en la Ley del trasvase Guadiaro-Majaceite y obras complementarias del mismo, teniendo en cuenta que el grupo proponente ha retirado el punto 1 de dicha proposición. Por lo tanto, votaríamos los dos restantes.

#### **Efectuada la votación, dijo**

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

Muchas gracias.

Se levanta la sesión.

**Eran las dos y treinta minutos de la tarde.**

Edita: **Congreso de los Diputados**. C/. Floridablanca, s/n. 28071 Madrid  
Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional**. B.O.E.  
Avda. Manoteras, 54. 28050 Madrid. Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

**Depósito legal: M. 12.580 - 1961**