



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 268

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 21

celebrada el miércoles, 20 de junio de 2001

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | Página |
|--|--------|
| — Relativa a la adopción de las medidas necesarias para la mejora de la circulación en la carretera N-II, en el tramo comprendido en la provincia de Guadalajara. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 161/000742.) | 8083 |
| — Relativa a infraestructuras de carreteras y autovías en la provincia de Teruel. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000816.) | 8084 |
| — Sobre medidas para garantizar la seguridad de peatones y vehículos en los puntos de confluencia entre la carretera N-260 y el acceso a los barrios de San Antonio y Sant Pere de La Seu d'Urgell (Lleida). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000159.) | 8087 |

	Página
— Sobre ejecución material del arreglo de los hundimientos de la carretera N-322 comprendidos entre Torreperogil, Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo (Jaén). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000377.)	8090
— Relativa a la red arterial ferroviaria de la provincia de Valencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000427.)	8092
— Relativa al acondicionamiento de travesía de la carretera N-II en La Jonquera (Girona). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000497.)	8095
— Para impulsar el inicio inmediato de las obras de acondicionamiento de la travesía de la carretera N-II en La Jonquera (Girona). Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000585.)	8095
— Sobre ejecución de una variante en la carretera N-340 para solucionar los problemas que se producen en el tramo entre las poblaciones de Peñíscola y Vinaroz. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000524.)	8098
— Relativa a la agilidad de los trámites administrativos para que el proyecto de la variante de Guadalajara de la carretera N-320 pueda ser licitado a lo largo del presente ejercicio. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000543.)	8099
— Sobre la conexión del aeropuerto de Manises con la futura línea de alta velocidad Madrid-Valencia, así como la construcción de una red ferroviaria que cubra el puerto de Valencia-Sagunto, puerto de Castellón-estación M. Villarreal y zona de actividades logísticas-aeropuerto. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000572.)	8100
— Relativa a la potenciación de los servicios de viajeros y mercancías de ferrocarriles de vía estrecha/FEVE) en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000616.)	8102
— Sobre las actuaciones precisas en el edificio del antiguo Club de Regatas de Cartagena (Murcia). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000609.) .	8104
— Relativa a la eliminación de pasos a nivel en la provincia de Almería. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000639.)	8106
— Sobre medidas compensatorias para la provincia de Zamora. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000677.)	8108
— Relativa a la ubicación de la agencia europea de seguridad marítima. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000685.)	8111
— Sobre impulso de un plan integral de inversiones en la comarca de Guadalhorce (Málaga). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000686.)	8114
— Relativa a la desafectación del linde marítimo-terrestre trazado por encima de las casas de la barriada de El Palo (Málaga). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000748.)	8117
— Por la que se insta al Gobierno a impulsar las obras de remodelación necesarias al objeto de mejorar los accesos a la terminal 3 (Puente Aéreo) del aeropuerto de Madrid-Barajas. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/000759.)	8118
— Relativa a la terminación de la autovía de circunvalación en la región de Madrid, M-50, en su tramo carretera de Andalucía. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000790.)	8120

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE LAS MEDIDAS NECESARIAS PARA LA MEJORA DE LA CIRCULACIÓN EN LA CARRETERA N-II, EN EL TRAMO COMPRENDIDO EN LA PROVINCIA DE GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000742.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasados cinco minutos de las nueve de la mañana, vamos a dar comienzo a la sesión número 21 de la Comisión de Infraestructuras para debatir y votar posteriormente las distintas proposiciones no de ley que han entrado en el orden del día. La primera es relativa a la adopción de las medidas necesarias para la mejora de la circulación en la carretera N-II, en el tramo comprendido en la provincia de Guadalajara, de la que es autor el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa, tiene la palabra doña Ana Guarinos.

La señora **GUARINOS LÓPEZ**: Señorías, tomo la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Popular para defender la proposición no de ley que el señor presidente acaba de anunciar, relativa a la adopción de las medidas necesarias para la mejora de la circulación en la carretera N-II, en el tramo comprendido en la provincia de Guadalajara, a cuyos antecedentes no haré referencia en aras a la brevedad, ciñéndome al objetivo y a la finalidad de la misma.

Señorías, si por algo se ha caracterizado la labor del Gobierno de la nación en la provincia de Guadalajara desde que el Partido Popular está al frente del mismo es por la proyección y acometimiento de grandes obras de infraestructura, obras que gobiernos anteriores, en mucho más tiempo, ni siquiera se plantearon, y cuyos representantes actuales, lejos de reconocer la labor y el esfuerzo que en este ámbito se viene realizando, no cesan en una crítica de insuficiencia que, de ser cierta, no sería fruto de la labor de los gobiernos del Partido Popular sino de la falta de iniciativa de gobiernos anteriores, y no precisamente por falta de tiempo para adoptarla, pues tuvieron trece años para hacerlo.

El corredor del Henares, en el tramo correspondiente a la provincia de Guadalajara, se caracteriza ahora y en un pasado reciente por reunir las condiciones favorables para el desarrollo industrial y, por ende, para el futuro de Guadalajara. Comprende un área de intensa localización industrial. En una zona que se ubica en torno al puerto seco de Azuqueca de Henares y que afecta a los términos municipales de Azuqueca, Cabanillas del Campo, Alovera y Guadalajara se localiza en

la actualidad un importante número de empresas, dedicadas en su mayoría al sector de la logística y a la distribución; empresas que producen un gran volumen de movimiento de mercancías, pues su función es precisamente la de distribuir grandes cantidades de éstas. Ello ha contribuido lógicamente al ingente incremento en el tráfico de vehículos en la carretera N-II. El Gobierno de la nación, del Partido Popular, ante esta situación, ha sido previsor y sin necesidad de instancia alguna ha adoptado medidas orientadas a apostar por el futuro de una zona que reúne condiciones inmejorables, en definitiva, a apostar por el futuro de la provincia de Guadalajara. Así, en lo que atañe al corredor del Henares, correspondiente a la Comunidad de Madrid, se está procediendo a la construcción de un carril más en ambos sentidos de circulación de la autovía de Aragón, concretamente a la altura de Alcalá de Henares, para paliar el incremento del tráfico de vehículos que la profusión de las actividades urbanísticas, industriales y de transporte en esta área está provocando en la N-II, la cual actualmente y según datos que obran en la Dirección General de Tráfico es la vía de acceso a Madrid que mayor densidad de tráfico soporta. Asimismo está adjudicada y en proceso de construcción la autopista denominada R-2, que, además de permitir una comunicación importante entre Madrid y Guadalajara, sin lugar a dudas, incidirá también en una disminución de los flujos circulatorios de la actual N-II, es decir, producirá una descongestión de la N-II, pues parte del tráfico actual de ésta se desviará a la nueva autopista, con efectos claramente positivos para el conjunto de la red y especialmente para los tramos correspondientes a la provincia de Guadalajara.

Resulta necesario, señorías, crear una infraestructura viaria continuada, adecuada al considerable incremento del tráfico en el corredor actual de la N-II a lo largo de la zona descrita. En esta línea se incluye también el estudio de un tercer carril en la N-II en la provincia de Guadalajara, que actualmente tiene ya en marcha el Ministerio de Fomento, algo —si me permiten— que se tenía que haber hecho en su momento cuando se construyó, pues ya se conocían las enormes posibilidades de desarrollo de la zona del corredor del Henares, y que, sin embargo, no se hizo. Además de la autopista R-2 y del estudio de un tercer carril en la N-II en la provincia de Guadalajara y con el objeto de mejorar las actuales condiciones de circulación en esta carretera a su paso por el corredor del Henares, se contemplan, también en la provincia de Guadalajara, otras actuaciones relativas a la reordenación de accesos y construcción de calzadas de servicio, por valor de 1.500 millones de pesetas. Algunas de ellas están actualmente en ejecución y otras proyectadas y cuya licitación tendrá lugar en función de las condiciones administrativas y presupuestarias correspondientes. Así pues, señorías, podemos afirmar que el Gobierno de la nación en general y el Ministerio de Fomento en particular vienen rea-

lizando en la actualidad en lo concerniente a la provincia de Guadalajara una muy importante labor en el ámbito de las obras de infraestructura cumpliendo con su responsabilidad y compromisos adquiridos y sin hacer en ningún momento dejación de obligaciones.

Por todo lo anteriormente expuesto y teniendo en cuenta que la intención de este grupo, y espero que también la de todos los demás, es conseguir una descongestión del tráfico de vehículos en la carretera N-II en el tramo comprendido en la provincia de Guadalajara y teniendo en cuenta que esta es la finalidad que persigue la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular, cuyo contenido abarca no sólo la aceleración de los estudios sobre el tercer carril —cuestión en relación con la cual el Grupo Parlamentario Socialista venía manifestando, con agrado para nosotros, un especial interés—, sino también la aceleración de la ejecución de la R-2, solicito de los diferentes grupos parlamentarios el voto favorable para la misma.

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

El señor **GARCÍA BREVA**: Yo no voy a entrar en algunas valoraciones que ha hecho la portavoz del Partido Popular porque creo que gobiernos anteriores hicieron muchos kilómetros de autovía en la provincia de Guadalajara y en los últimos años no se ha hecho ni uno solo. Por tanto, esas valoraciones no vienen al caso.

Empiezo anunciando que nuestro grupo va a votar a favor de esta proposición porque es algo que nosotros venimos reclamando desde hace mucho tiempo. Esta no es una iniciativa nueva que venga al Congreso por primera vez, sino que es una vieja aspiración de los ciudadanos de Guadalajara. Yo me alegro de que el Partido Popular haya modificado algunos criterios porque, en esta misma Comisión, en el mes de diciembre del año pasado, el diputado Bardisa Jorda, al debatir una proposición no de ley sobre aspectos relacionados también con la provincia de Guadalajara, decía —y así se recoge en el «Diario de Sesiones»— que el Ministerio de Fomento había cumplido ya suficientemente con la N-II; se refería, sobre todo, a la parte de la provincia de Madrid. Que el Partido Popular traiga hoy esta proposición no de ley me parece una decisión acertada que corrige la falta de precisión del diputado Bardisa Jordá en diciembre del año pasado. Nos alegramos de que el Partido Popular haya modificado su criterio en este tema.

Voy a hacer un pequeño recorrido cronológico. He empezado diciendo que esta iniciativa no es nueva en el Congreso. Ya en enero de 1998 el Partido Socialista Obrero Español presentó una iniciativa respecto al tercer carril, que fue votada en contra por el Partido Popular en el mes de mayo del mismo año. Posteriormente, en noviembre de 1999, el comité ejecutivo del Partido

Popular de Guadalajara tomó el acuerdo de exigir al Gobierno —ya del Partido Popular en ese momento— la ejecución del tercer carril de la N-II hasta Guadalajara. Después, el Partido Popular propuso incluir una partida presupuestaria de 150 millones en los Presupuestos Generales del Estado del año 2000, partida que se incluyó con el voto favorable del Partido Socialista. En los primeros meses de 2001, el subdirector general de proyectos de la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento hizo unas declaraciones en el municipio de Alovera, en la provincia de Guadalajara, en las que expuso la posibilidad de que no se construyera el tercer carril, pensando que se haría primero la R-2. Esto motivó que el Grupo Parlamentario Socialista presentara una proposición no de ley en el mes de febrero, que estará dentro de las previsiones de esta Comisión. En el mes de mayo, el Partido Popular presentó esta proposición no de ley que viene a modificar criterios anteriores, pero con una variante, y es que se han perdido ya dos años en unos proyectos, tanto de la R-2 como del tercer carril, que nos parecen importantes. De todas maneras, quiero resaltar que vamos a apoyar esta proposición no de ley, porque coincide con propuestas que hemos hecho reiteradamente y con anterioridad, dado que la ejecución del tercer carril y de la R-2 afecta a muchísimos ciudadanos, más de 500.000, y es importante y decisiva no solamente para el futuro de la provincia de Guadalajara sino para el del eje de comunicaciones Madrid-Barcelona, que es importante a nivel europeo e internacional.

Antes de finalizar, quiero manifestar una cierta preocupación, porque la semana pasada terminó el congreso mundial de carreteras, que se celebró en París, y en él la Unión Europea puso de manifiesto bastantes dificultades para modificar la ZEPA que desde hace tiempo viene retrasando la ejecución de la R-2. No sé hasta qué punto puede ser grave este problema. En este sentido, nuestro grupo cree que puede trabajar junto con el Partido Popular para tratar de hacer más fácil la construcción de la R-2 superando estos problemas medioambientales que la están retrasando excesivamente. Sería importante que se realizara una acción conjunta para agilizar al máximo la R-2 por las razones que he dicho anteriormente. De todos modos, vamos a votar a favor.

— **RELATIVA A INFRAESTRUCTURAS DE CARRETERAS Y AUTOVÍAS EN LA PROVINCIA DE TERUEL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000816.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la segunda proposición no de ley que figura en el orden del día, relativa a las infraestructuras de carreteras y autovías en la provincia de Teruel, de la que es autor el Grupo Parla-

mentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Torres.

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Debo empezar por decir que lo que solicita el Grupo Parlamentario Socialista en su proposición no de ley es que se actúe de manera urgente sobre cuatro infraestructuras de carreteras y autovías que son competencia del Estado, por tanto competencia del Gobierno de España, y que a su vez son compromisos electorales del Partido Popular. En su triple condición de infraestructuras absolutamente necesarias e imprescindibles para Teruel, que son competencia del Gobierno de España y a su vez compromiso del Partido Popular, venimos a aquí a pedir al Grupo Parlamentario Popular que apoye nuestra iniciativa, que además de razonable y sensata es, como bien sabe el portavoz del Partido Popular, absolutamente imprescindible para Teruel.

Las infraestructuras a las que se refiere nuestra iniciativa son la autovía Sagunto-Somport, pasando por Teruel y Zaragoza; la conversión en autovía de la N-232, entre Zaragoza y Alcañiz; la adjudicación de una vez por todas del último tramo que queda por acondicionar en la N-330, en el tramo entre Teruel-Los Santos, provincia de Valencia, Rincón de Ademuz, ya que toda la carretera está acondicionada excepto ese tramo, y por último, la adjudicación de una vez por todas del tramo entre el límite de la provincia de Castellón y Ráfales, en la provincia de Teruel, de la N-232, que comunica Zaragoza y Alcañiz con Castellón a través de Morella.

Empezaré por las más sencillas. La N-232, que comunica Alcañiz con Castellón por Morella, tiene un tramo entre el límite de Castellón y Ráfales que lleva varios años parado porque la empresa que debía acondicionar la carretera quebró. Todos sabemos que estos expedientes de quiebra y de rescisión de contrato llevan un tiempo largo. Este tiempo ha transcurrido, el contrato se ha rescindido, se ha hecho un nuevo proyecto y está todo preparado para licitar esa obra cuando se quiera. Por tanto, se trata de una decisión política y no vale decir que lo van a hacer si hoy aquí se dice que no, porque lo que nos demostrarán con ello es que no se va a hacer. Solicitamos que de una vez por todas se proceda a la adjudicación inmediata en un plazo improrrogable de cinco de meses para todas ellas. Nos hemos asesorado, como es normal, y sabemos que podría hacerse en menos de ese plazo, pero para curarnos en salud ponemos cinco meses, que es tiempo más que suficiente para llevarla a cabo si hay voluntad política.

La otra solicitud que hacemos es sobre la carretera N-330, en el tramo entre Teruel-Los Santos, provincia de Valencia, Rincón de Ademuz, que es una obra absolutamente imprescindible. Este tramo de carretera, de 32 kilómetros, es el único de la N-330 que está sin acondicionar y es muy peligroso, no solamente para los habitantes de la zona, sino para todo el mundo que tran-

sita por allí, incluidos muchos ciclistas. El que les habla solía recorrerlo también, pero la verdad es que ya no paso por esa carretera con la bicicleta, porque realmente da terror. ¿Por qué? Porque como está acondicionada toda la carretera hasta Murcia, transitan muchos camiones tráiler por ella y cuando toman las curvas medio camión va por la parte contraria de la calzada, porque no cabe. Es absolutamente imprescindible hacer esta obra. Desde el año 1997, esta carretera tiene terminados todos los trámites burocráticos necesarios para poderse adjudicar, pero el Partido Popular nos rechaza las enmiendas año tras año y no quiere adjudicar la obra. Solicitamos que la adjudique en un plazo improrrogable de cinco meses.

También nos parece imprescindible convertir en autovía el tramo entre el Burgo de Ebro y Alcañiz, porque el tramo entre Zaragoza y el Burgo de Ebro ya se está ejecutando desdoblado la N-232. Nos parece imprescindible no solamente por el tráfico de vehículos, sino por la importancia que tiene para nosotros, como provincia, la capital del bajo Aragón turolense, situada en el norte, que es Alcañiz. Esta obra convertiría a Alcañiz en un centro de comunicación importante, con muchas más posibilidades económicas, sociales y de todo tipo; es importante no solamente para al bajo Aragón turolense, porque hay que recordar que Alcañiz está a 160 kilómetros de distancia de Teruel. Teruel está dividida prácticamente en dos partes, una al norte y otra al sur. La comunicación de Alcañiz a través de la N-232 —esta reivindicación que hacíamos de que se adjudicase este tramo que falta por acondicionar con Castellón y, por tanto, con el Mediterráneo—, teniendo la autovía entre Zaragoza y Alcañiz, daría un impulso definitivo a esa comarca.

Termino, señor presidente, con la última infraestructura, la más importante para mí y la que tiene más condicionantes, que es la autovía Sagunto-Teruel-Zaragoza-Huesca-Somport. En este momento solamente hay dos tramos que se están terminando de construir en el tramo Teruel-Zaragoza. Estos dos tramos no están todavía en servicio y en este momento Teruel sigue siendo la provincia que mantiene un triste récord en España y es que es la única que no tiene todavía ni un metro de autovía en servicio. Es un triste récord y hay que tratar que desaparezca cuanto antes. Evidentemente, cuando estos dos tramos se abran ese récord habrá desaparecido, porque ya habrá 32 kilómetros de autovía en la provincia de Teruel, aislados, eso sí, de la ciudad, porque de la ciudad se saldrá por carretera nacional, luego habrá que coger un desvío para meterse por los tramos terminados y después salir de la autovía y meterse otra vez en la carretera nacional hasta Zaragoza. Es decir, lo más fácil de ese trayecto, lo más llano, lo más sencillo será el tramo de autovía, 32 kilómetros, porque el resto, nada de nada. Hace mucho tiempo que venimos solicitando que el resto de los tramos se adjudiquen de manera inmediata, pero el Partido Popular lo va retrasando.

Señorías, me interesa que sepan ustedes que el presidente del Gobierno estuvo en Teruel el día 20 de enero del año 2000, en precampaña electoral. En el mitin multitudinario que celebró en Alcañiz, se comprometió ante los agentes sociales —y están aquí los medios de comunicación— a terminar esta autovía en estos cuatro años de legislatura, no en ocho, como dicen otros. Decía el presidente del Gobierno que la autovía y las mejoras del ferrocarril estarían terminados en cuatro años. Se comprometió a terminarla en cuatro años. Después, en esos mismos días, la Diputación General de Aragón, observando que era complicado terminarla en ese tiempo, ofreció al Gobierno financiar la obra, adelantar el dinero para poder adjudicar todos los tramos de la autovía y, una vez terminados, el Gobierno central devolvería el dinero en cómodos plazos al Gobierno de Aragón, que estaba dispuesto a pagar 2.500 millones de intereses de su bolsillo para que la obra se pudiera comenzar. La contestación fue que era una buena acción, una cosa bonita, pero que el Gobierno tenía narices de sobra para hacerla en cuatro años, como había prometido el presidente. El ministro de Fomento —ahora sí termino rápidamente— en su comparecencia del 15 de junio de 2000 dijo aquí que el compromiso fundamental de la legislatura era terminar esta autovía. Dice aquí: terminación de la autovía de Aragón entre Sagunto y Somport, tal y como había dicho el presidente del Gobierno. Sin embargo, al no tener claro el asunto, pregunté al Gobierno por escrito y me contestó el 10 de enero de este año que lo que el ministro de Fomento había prometido en sus comparecencias era la conclusión de los proyectos de inversión que ya estaban en ejecución y la puesta en marcha del resto de programas de autovías y autopistas de peaje del plan de infraestructuras 2000-2007 en el que se incluye la autovía Sangunto-Aragón-frontera francesa, con lo cual ya se habrán dado cuenta ustedes de que pretenden que el presidente del Gobierno no se vea obligado a cumplir su promesa.

Termino, señor presidente, con esta última referencia. El pasado día 16 de junio hubo una reunión del Partido Popular en Teruel. Don Gustavo Alcalde, ilustre ex compañero de escaño en el Congreso de los Diputados y ahora portavoz y presidente del Grupo Popular en Aragón, dijo a este respecto: El compromiso de Aznar durante su visita a Teruel de que la autovía estaría terminada en un plazo de ocho años sigue vigente. Aznar cumplirá, afirmó. Evidentemente, si se hace en ocho años no cumplirá, porque el compromiso de Aznar, como han podido comprobar, no es acabarla en ocho años sino en cuatro. Ya se ha autorizado la licitación de dos tramos recientemente, María de Huerva-Zaragoza y Puerto Escandón-Teruel, por el método alemán. Ahora mismo probablemente se me dirá: y se va a adjudicar de manera inmediata el de Teruel-Santa Eulalia, porque ya sé que lo están adelantando, pero quedarán todavía seis o siete tramos, no lo sé ahora con seguridad,

sin adjudicar y, por tanto, la autovía no se podrá hacer en los cuatro años como prometió el Gobierno. Queremos que el señor Aznar cumpla su palabra y queremos ayudarle a que lo haga. Por tanto, pedimos el voto favorable de todos los grupos.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Bueso, tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

El señor **BUESO ZAERA:** señoras y señores diputados, tomo la palabra para fijar la posición del Grupo Popular en relación con esta iniciativa del Grupo Socialista. Empiezo por el final de lo que ha dicho el representante del Grupo Socialista respecto de la autovía, que es la obra más importante —todas lo son, pero ésta más—. Habrá que recordar algunas cuestiones. En el plan de carreteras 1984-1991, con Gobierno socialista, Teruel estaba fuera de la red de autovías. Por eso hoy no hay autovías en servicio. No hay ni un kilómetro o ni un metro, como ha dicho el representante del Grupo Socialista, precisamente por esa circunstancia y no por otra, porque para inaugurar una autovía hay que empezar los estudios informativos y la planificación varios años antes. En 1996, el actual Gobierno popular se encontró con que entre Teruel y Zaragoza no estaba terminado el estudio informativo. En mayo de 1996, sólo estaba aprobado el estudio informativo del itinerario Sagunto-Teruel, sin haberse dictado orden de redacción de ninguno de los proyectos constructivos en sus diferentes tramos. El estudio informativo del tramo Teruel-Zaragoza en mayo de 1996 se encontraba sin aprobar, la declaración de impacto medioambiental estaba sin formular y los proyectos de los tramos de la autovía en la provincia de Teruel estaban sin redactar. El Gobierno popular culminó el estudio informativo, lo sometió a información pública, aprobó la declaración de impacto ambiental y licitó todos los proyectos entre Zaragoza y Teruel y entre Teruel y el límite de la provincia con Castellón de la autovía Somport-Sagunto entre los años 1997 y 1998. Todos los proyectos están licitados como paso previo a la construcción y ha sido el Gobierno del Partido Popular el que ha realizado en seis meses el estudio informativo del itinerario Teruel-Zaragoza y ha adjudicado los proyectos de siete tramos de 150 kilómetros entre el límite de la provincia de Castellón y la provincia de Zaragoza en cuatro meses, cuando el tiempo normal es de 18 meses. En 1998 adjudicó la ejecución de las obras de los tramos de Santa Eulalia del Campo, Monreal del Campo y Calamocha, con 15.944 millones de pesetas. Uno de los compromisos del presidente del Gobierno, José María Aznar, con Teruel era iniciar la unión por autovía de Teruel con Zaragoza y Valencia y se está cumpliendo. En estos momentos se está construyendo la autovía entre Santa Eulalia del Campo y Monreal con previsión de terminación, teóricamente, para el segundo semestre del próximo año y se va a terminar con mucha más antelación de lo que

estaba previsto en un principio. Lo mismo ocurre con el tramo de Monreal-Calamocha. Respecto de la variante norte de Teruel, señor Torres, que nunca la menciona, que también forma parte de la autovía, se está construyendo a buen ritmo y con una inversión de 1.800 millones de pesetas para terminarla muy pronto.

El Boletín Oficial del Estado publicó el pasado 15 de junio la adjudicación a la empresa Actividades de Construcción y Conservación GH de las obras de enlace entre la N-234 y el barrio de la Aldehuela, que, como usted sabe, está a 10 kilómetros de Teruel y también forma parte de la autovía, es parte de la variante norte de Teruel, por un importe de 239 millones de pesetas. El primero de junio actual, el Consejo de Ministros ha autorizado la contratación de las obras del tramo Escandón-Teruel de la autovía Somport-Sagunto, por importe de 14.631 millones de pesetas para 16,6 kilómetros; es decir, que ya hay en estos momentos 53,2 kilómetros de autovía en marcha en la provincia de Teruel con un presupuesto de 30.572 millones de pesetas. Se seguirán licitando los tramos en proyecto que quedan y la autovía la ha empezado y la terminará el Gobierno del Partido Popular dentro de esta legislatura haciendo todo el esfuerzo del mundo como ya se está realizando. Los Presupuestos Generales del Estado de este año recogen para la provincia de Teruel este tipo de inversiones en una serie de tramos, como sabe el representante del Grupo Socialista, porque la autovía Somport-Sagunto podía estar ya terminada o abierta al tráfico si el Partido Socialista hubiera iniciado su construcción mientras permaneció al frente del Gobierno, y ustedes, en cambio, dejaron transcurrir 13 años de Gobierno sin haber iniciado los proyectos. El Gobierno popular se puso a trabajar desde el primer momento y pese a los años de tramitación que requiere una empresa de esta envergadura, la autovía está iniciada y con un compromiso serio, como he dicho, en cuanto a su finalización. Desde luego, hay que resaltar que el tramo Teruel-Santa Eulalia está previsto en los Presupuestos Generales del Estado para este año, lo mismo que el de Sarrión-Escandón y los de Paniza-Torrubia, en la provincia de Zaragoza, Torrubia-María de Huerva y María de Huerva-Zaragoza. El Consejo de Ministros del pasado viernes autorizó la contratación de las obras entre María de Huerva y Zaragoza, lo que se llama el cuarto cinturón, que también pertenece a la autovía Somport-Sagunto y cuenta con un presupuesto de 6.499 millones. Por tanto, con estos tramos, más los que van a salir en los próximos meses, señor Torres, no tenga ninguna preocupación, porque estamos muy vigilantes para que esta autovía se haga siguiendo el compromiso que se ha adquirido, pero es muy importante dejar muy claro todas las matizaciones que he hecho porque no hay que olvidar que partimos de cero y estamos en un gran momento respecto de la autovía y el compromiso que se va a cumplir.

En cuanto al resto de obras a las que hace referencia la proposición no de ley, en la autovía Zaragoza-Alcañiz está adjudicado el tramo entre Zaragoza y el Burgo de Ebro y va a continuarse a buen ritmo, de eso no le quepa al proponente ninguna duda. En la N-330 entre Teruel y Los Santos, el proyecto, que está aprobado con un presupuesto de 4.600 millones de pesetas, requirió la realización de trámites de información pública sobre las variantes de Libros y Mas de Jacinto y su licitación se seguirá tramitando y está muy próxima a llevarse a efecto.

En cuanto a la N-232, entre el límite de Castellón y Ráfales, tras la paralización de las obras de acondicionamiento de este tramo, se tramitó un nuevo proyecto de terminación, que se conoce como el tramo 20-TE-2970, pero el Ministerio de Medio Ambiente ha considerado necesario que esta actuación sea sometida al proceso de evaluación de impacto ambiental, por lo que se han iniciado ya las acciones precisas para redactar el necesario estudio ambiental como base del proceso de evaluación a realizar, pero como se sabe perfectamente por dónde va el trazado respecto de lo que era la adjudicación anterior a la empresa que ha retrasado esta cuestión durante cuatro o cinco años aproximadamente, este estudio de impacto ambiental va a suponer muy poco tiempo, precisamente por esta circunstancia especial. Por tanto, la tramitación y el comienzo de la obra se llevará a cabo muy pronto. Por consiguiente, teniendo en cuenta toda esta serie de consideraciones, el compromiso del Partido Popular sobre todas y cada una de esas obras y de manera especial, como he hecho referencia al principio, en la autovía, se mantiene, se va a cumplir, hay voluntad política de llevar a cabo todas y cada una de estas obras, pero no podemos apoyar la proposición no de ley, no porque no se vayan a realizar, sino porque el calendario será con arreglo a toda esta serie de cuestiones a las que me he referido y se irá cumpliendo de manera rigurosa a lo largo de esta legislatura.

— **SOBRE MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA SEGURIDAD DE PEATONES Y VEHÍCULOS EN LOS PUNTOS DE CONFLUENCIA ENTRE LA CARRETERA N-260 Y EL ACCESO A LOS BARRIOS DE SAN ANTONIO Y SANT PERE DE LA SEU D'URGELL (LLEIDA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000159.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entramos en el debate de la tercera proposición no de ley sobre medidas para garantizar la seguridad de peatones y vehículos en los puntos de confluencia entre la carretera N-260 y el acceso a los barrios de San Antonio y Sant Pere de la Seu d'Urgell en Lérida, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra el señor Puigcercós.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señoras y señores diputados, sitúense ustedes mentalmente encima de un mapa y saben perfectamente dónde se ubica el Principado de Andorra, que es un principado con un atractivo turístico importante, básicamente de turismo blanco, turismo de la nieve, y también en verano, pero tiene otro tipo de turismo, el turismo de compras. Ustedes saben que desde hace muchos años Andorra disfruta —cada vez menos— de unas condiciones óptimas para las compras y esto produce que acudan muchos ciudadanos, sobre todo de Cataluña, pero también del resto del Estado, que utilizan habitualmente la carretera N-260, que es el eje pirenaico, para acceder al principado. Esto produce al paso de la N-260 por el municipio de la Seu d'Urgell una altísima densidad de tráfico los fines de semana pero también los días laborales y en períodos estivales o en períodos de invierno, sobre todo, repito, por el turismo blanco. El señor Llorens sabe perfectamente de qué hablo, porque es un gran esquiador y conoce perfectamente el acceso a Andorra por la Seu d'Urgell.

Esta proposición no de ley viene a solucionar un problema, porque el acceso de este intenso tráfico, no sólo turista sino también de servicios, que se desplaza hacia Andorra cada día y sobre todo en días punta, como períodos estivales, en vacaciones y los fines de semana, ha provocado una situación de peligro que ya ha causado varios accidentes a los vecinos del municipio de la Seu d'Urgell, ya que el eje pirenaico, muy ancho, corta en definitiva en dos partes la trama urbana de la localidad con una calzada que ha hecho posible un corredor para que no tenga que circular el tráfico por el centro de la Seu d'Urgell, como era antaño, y esto ha provocado, repito, que se corte la trama urbana y que algunos vecinos queden aislados para acceder al centro de servicios del municipio. Los vecinos del barrio de Sant Antoni, de la Seu d'Urgell sufren la grave problemática de no disponer de una comunicación adecuada con el núcleo urbano, debido al grave peligro que supone cruzar forzosamente a pie la carretera o eje pirenaico N-260 para acceder a la nueva avenida del Camí Real de la Cerdanya en dirección al centro de la ciudad. El cruce de esta carretera ya ha causado un número significativo de atropellos y accidentes en este sector, algunos graves, por suerte ninguno mortal, pero algunos han sido gravísimos dada la gran peligrosidad que supone para los peatones tener que cruzar la N-260 a causa de su gran anchura, como decíamos antes, y de la alta velocidad con la que circulan los vehículos en las dos direcciones, ya que es la principal vía de acceso, repito, al Principado de Andorra. Este peligro para los peatones se produce también en toda la acera del barrio de Sant Antoni, que corre paralela a la N-260, ya que no hay en este tramo ninguna valla ni protección. Asimismo, por lo que hace referencia a los vehículos, los vecinos de Sant Antoni sufren el problema añadido de no disponer de un acceso a la N-260 con la suficiente

visibilidad, igual que ocurre con la entrada al barrio por el tráfico rodado cuando este viene de la comarca de la Cerdanya, es decir, de Puigcerdà, y además tiene unas condiciones muy deficientes.

Todas esas circunstancias han provocado que los vecinos del barrio de Sant Antoni, de la Seu d'Urgell efectuaran una campaña de recogida de firmas denunciando esta situación. Además el pleno del Ayuntamiento de la Seu d'Urgell aprobó por unanimidad, en la sesión del 3 de abril de 2000 una moción al Ministerio de Fomento, demarcación de Carreteras del Estado en Lleida, que constaba de tres puntos: primero, que se habilitase un paso para los peatones a la altura del barrio de Sant Antoni de la Seu d'Urgell para que se pudiera cruzar la N-260 sin peligro; segunda que se acondicionasen unos accesos cómodos y seguros para los vehículos que tienen que salir y entrar en este barrio, y tercero, que se protegiesen adecuadamente las aceras y los pasos que circulen paralelos a la N-260. Pero es que el mes de mayo del presente año 2001 el pleno del Ayuntamiento de la Seu d'Urgell aprobaba por unanimidad otra moción, a instancias del Partido Popular, instando al Ministerio de Fomento, demarcación de Carreteras del Estado, a construir en el plazo más breve posible un paso para los peatones, a cualquier nivel, que facilitara el cruce de la carretera N-260 a los vecinos del barrio de Sant Antoni y que ayudara a evitar el peligro existente en la actualidad.

Creemos sinceramente que esta es una proposición no de ley de sentido común, que es necesaria y urgente y que no puede haber excusas; la única excusa podrían ser las demoras normales para tramitar este tipo de obra, pero creemos que es necesaria para que se permita la circulación de los peatones y el acceso a estos barrios, repito, un eje con un gran tránsito, que comunica toda la circulación que proviene de Barcelona y de las comarcas de Girona con Andorra y que tendría que tener pasos elevados o alguna medida de protección para los peatones, con el fin de evitar accidentes que hasta ahora, por suerte, repito, no han sido mortales. Estamos convencidos de que tendrá el apoyo incondicional y entusiasta del Grupo Popular, siendo coherentes con su grupo municipal en el Ayuntamiento de la Seu d'Urgell, y de los demás grupos, a los cuales pedimos el voto a favor, y básicamente creemos que hay dos razones. Ayer por la noche, después de hablar con alguno de los concejales de mi grupo, Esquerra Republicana de Catalunya, en la Seu d'Urgell, todo continuaba igual, no han empezado las obras, no ha habido ningún tipo de protección, a no ser que en un tiempo récord el Ministerio de Fomento, desde las ocho de la noche de ayer hasta esta mañana, hubiera establecido todas las medidas de protección y de paso. Las ciencias ocultas aún no han llegado al Ministerio de Fomento...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Puigcercós, le ruego que termine.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Voy acabando.

La segunda razón sería por coherencia con la moción del mismo Grupo Popular en el Ayuntamiento de la Seu d'Urgell, que se aprobó por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Cunillera, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Nosotros vamos a votar favorablemente la proposición no de ley que presenta hoy el Grupo Mixto a discusión porque, como ya ha dicho el proponente, la moción aprobada por unanimidad en el Ayuntamiento de la Seu d'Urgell estaba propuesta por el Grupo Municipal Popular, con lo cual se supone que va a tener el apoyo de todos los grupos presentes en esta Comisión de Infraestructuras. Quiero añadir que eso normalmente no es un aval, porque también el Grupo Popular había apoyado una moción en ese mismo Ayuntamiento para la declaración de interés general del aeropuerto de la Seu d'Urgell y ese tema no tuvo el respaldo de su grupo aquí la semana pasada. Vamos a hacer un acto de confianza a la espera de lo que diga el Grupo Popular hoy aquí.

Cuando hablamos de la N-260 creo que deberíamos ceñirnos a lo que es efectivamente esa carretera. El eje pirenaico es un eje vertebrador del territorio, que tiene que conectar tierras en el pasado muy olvidadas, como son las tierras de montaña, las tierras del Pirineo, y si además la gente que circula por ahí va a Andorra, mucho mejor, pero creo que la prioridad que debemos establecer en esta Cámara es la que se corresponde al territorio sobre el que nosotros tenemos responsabilidad y que representamos. El eje pirenaico es una carretera de la que a lo largo de la legislatura pasada e incluso en ésta hemos podido hablar abundantemente por los retrasos que sufre y por lo desfavorecida que ha estado dentro de las prioridades del Grupo Popular, pero un tramo en el que ha habido una obra en esa variante de la Seu d'Urgell ha llegado a perjudicar a dos barrios, como son el de San Antonio y el de Sant Pere de la Seu d'Urgell, y el Gobierno debería actuar con mayor diligencia. Estamos hablando de una moción presentada en el Ayuntamiento de la Seo d'Urgell en marzo y aprobada en abril del año pasado —ha transcurrido por tanto un año largo desde su aprobación— sin que haya sido tenida en cuenta. Si hoy de aquí sale el voto unánime de toda la Comisión de Infraestructuras diciendo al Ministerio de Fomento que es una urgencia que además en su momento abanderó —y ha sido respaldada por todos los grupos— el Grupo Popular, estaríamos llevando a cabo un acto simplemente de respaldo a una petición del Ayuntamiento de la Seo d'Urgell que por primera vez se daría en esta Comisión y no se ha dado en el pasado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Convèrgència i Unió tiene la palabra el señor Companys.

El señor **COMPANYS SANFELIÚ**: Nuestro grupo parlamentario entiende la buena intención de la proposición no de ley que presenta el Grupo Mixto. No obstante, entendemos que si bien la intención es buena, no da una solución satisfactoria a la problemática que se ha descrito. Efectivamente existen dos problemas, el que afecta a los barrios de Sant Antoni y Sant Pere y también al barrio de Poble Sec —no entiendo por qué se han olvidado de él—, que es básicamente un problema ligado al acceso peatonal, ya que el acceso por vehículos, aunque mejorable, en este momento está bastante bien, y el otro problema es el acceso al barrio del Serrat de la Capella, en la N-145, en el acceso a Andorra, donde sí está resuelto el problema de inseguridad de los peatones, pero está muy mal el acceso rodado.

Nosotros vamos a presentar una enmienda *in voce* de modificación de la actual propuesta del Grupo Mixto en la que pedimos que se elabore una solución global a la problemática del conjunto de los barrios que están situados al norte de la Seu d'Urgell entre las carreteras 260 y 145, la 260 sería el eje transversal y la 145 serían los accesos a Andorra. Nuestra enmienda diría lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar un proyecto técnico integral, de acuerdo con el Ayuntamiento de la Seu d'Urgell, que dé una solución a la actual problemática de inseguridad de los peatones y vehículos en los puntos de confluencia entre las carreteras N-260 y 145 y el acceso a los barrios de Sant Antoni y Sant Pere, Poble Sec y Serrat de la Capella, de la Seo d'Urgell.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Companys ha presentado una enmienda *in voce* transaccional que ruego a los portavoces, si se ponen de acuerdo, hagan llegar a la Mesa.

En nombre del Grupo Popular tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: En primer lugar, quiero agradecer los elogios sobre mis capacidades deportivas que me dedica el señor Puigcercós, influido seguramente por la simpatía que me tiene. ¡Qué más quisiera yo que fueran ciertos! Yo, más que un gran esquiador, soy muy esquiador y por eso y también porque me desplazo con mucha frecuencia a la Seo d'Urgell, como sabe S.S., no puedo estar más de acuerdo con la descripción del problema que ha sido objeto de la proposición no de ley que en nombre del Grupo Mixto, por Esquerra Republicana de Catalunya, trae a esta Comisión.

Quería comentar algunas cuestiones. Es cierto que la carretera N-260 registra una gran afluencia de vehículos que vienen de distintas partes y confluyen para circular a través de la Seo d'Urgell a su paso hacia Ando-

rra. Este problema de gran afluencia de tráfico y, como consecuencia, de la inseguridad que genera viene desde hace muchísimo tiempo; en el año 1982 teníamos esos mismos problemas y por eso precisamente tiene tres aspectos. En primer lugar, se traen a esta Comisión algunas propuestas sobre cosas que en realidad ya se están haciendo y, por lo tanto, no se pueden apoyar. Yo no sé si en sus indagaciones usted ha podido averiguar que en estos momentos —creo que sí porque alguna vez se ha dirigido a la Dirección regional de Carreteras— ya se está redactando el proyecto 39-L-3390 de mejora de intersecciones en la N-260 p.k. 193,2 al 260,410, tramo límite de la provincia de Girona-Embonui —de esto quedará constancia en el «Diario de Sesiones», no hace falta que lo apunte—, que contempla la mejora del acceso al barrio de Sant Antoni por su margen derecho en el p.k. 226, así como la transformación en glorietta del acceso a la Seo d'Urgell en el p.k. 226,3.

Supongo que SS.SS. tampoco ignorarán, porque veo que están en contacto directo, como todos, con sus respectivos grupos municipales, que el Ayuntamiento de la Seo d'Urgell está en trámite de redactar un proyecto sobre la construcción de una acera entre los barrios de Sant Pere y Sant Antoni de aproximadamente 1,5 kilómetros, que garantice la seguridad de peatones y vehículos; es decir, hay dos obras de infraestructuras propiamente dichas y una afecta a la carretera N-260, que está en proyecto. Como ha dicho antes el compañero que ha intervenido en nombre del Grupo Popular, el proyecto lleva su estudio informativo, su trámite de información pública y se está redactando. Además hay una serie de mejoras de tipo urbano de las que se encarga el Ayuntamiento de la Seo d'Urgell, y, por último, las competencias en materia de tráfico, circulación de vehículos a motor y seguridad vial —como S.S. no ignora— corresponden al servicio catalán de Tráfico y a la Policía de la Generalitat desde el pasado 1 de mayo de 1999, de acuerdo con el contenido del Real Decreto 391/1998, de 13 de marzo, de traspaso de servicios y funciones a la Generalitat de Cataluña. Yo creo que se está trabajando en esos tres aspectos. Como he dicho, el control del tráfico corresponde a la Generalitat de Cataluña. Las mejoras de tipo local corresponden al ayuntamiento, que ya está construyendo la acera de 1,5 kilómetros, y, por último, el Ministerio ya ha encargado y se está redactando el proyecto de referencia. Por lo tanto, nosotros no podemos apoyar esta iniciativa, porque ustedes presentan aquí solicitudes correspondientes a proyectos que ya se están realizando. El otro día la señora diputada solicitaba que hiciéramos la autovía de Cervera. Oiga, la estamos haciendo ya, no la puedo apoyar. Pongo este caso como un ejemplo. **(La señora Cunillera i Mestres: Es un ejemplo desafortunado.)** Yo creo que en estos momentos la fortuna o no de las intervenciones no le corresponde al destinatario. En todo caso, me permito, presidente, reclamarle

su protección porque estoy yo en el uso de la palabra y me gustaría que la señora diputada respetara mi intervención como yo he respetado la suya.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llorens, concluya, por favor.

El señor **LLORENS TORRES**: Termino, señor presidente.

No entiendo por qué cuando se está haciendo algo se pide que se haga. Pues bien, nos hemos adelantado a sus deseos, con lo cual yo estoy seguro de que la satisfacción será unánime, aunque el voto será negativo.

El señor **PRESIDENTE**: Respecto a la enmienda *in voce* del señor Companys ya he dicho que si SS.SS. llegan a un acuerdo, la presenten en la Mesa.

La proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 4 ha sido pospuesta al último lugar del orden del día.

— **SOBRE EJECUCIÓN MATERIAL DEL ARREGLO DE LOS HUNDIMIENTOS DE LA CARRETERA N-322 COMPRENDIDOS ENTRE TORREPEROGIL, VILLACARRILLO Y VILLANUEVA DEL ARZOBISPO (JAÉN). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000377.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 5, sobre ejecución material del arreglo de los hundimientos de la carretera N-322 comprendidos entre Torreperogil, Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo, en Jaén, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, que, a su vez, se ha autoenmendado, y para su defensa tiene la palabra don Sebastián Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Se puede decir que nos hemos autoenmendado por la dilatación del tiempo entre la presentación de la proposición no de ley en el mes de noviembre y su debate en junio. Hemos intentado ajustarla al tiempo transcurrido.

Señorías, si buscáramos un ejemplo claro para poner en evidencia la dejación de funciones del Gobierno del Partido Popular, la proposición no de ley que estamos debatiendo no estaría muy lejos de este ranking de despropósitos y de desidia: cinco años sin dar solución a un grave problema de seguridad vial que tiene una red primaria de comunicación como es la N-322, que pone en comunicación tres comunidades autónomas (andaluza, castellanomanchega y valenciana); unos hundimientos que han recibido calificativos del propio ministro de Fomento: no se ha actuado a la altura de las circunstancias eran palabras que se podían entresacar de un debate en el Senado, o del propio ministro Arias Cañete, que en viaje oficial a la provincia de Jaén no

pudo resistirse y entre los muchos comentarios de que hace gala manifestó que la carretera N-322 parecía toboganes de un parque acuático y que se lo trasladaría a su buen amigo Álvarez-Cascos para que le diera una solución; solución que llevan esperando desde hace más de cinco años los habitantes de la provincia de Jaén y los miles de usuarios de la misma que la utilizan día a día. La única solución que se les ha ocurrido ha sido desviar el tráfico por unos caminos de servicios agrícolas mal señalizados, con firmes no aptos para la densidad de tráfico rodado ni a las características de los vehículos que los utilizan, y no digamos nada de los pronunciados rasantes y badenes que tienen estos trayectos provisionales, que debido a la dejadez del Gobierno se han convertido en permanentes, como las bandas sonoras que los acompañan a lo largo del trayecto. Supongan la gracia que le puede hacer a un conductor que lleva cinco años soportando estas bandas sonoras y sus desvíos provisionales; pongámonos en su lugar. Después de cinco años se han dado cuenta de la peligrosidad de estos desvíos, donde desembocan numerosos caminos agrícolas, lo que hace que en épocas de recolección de aceituna, de la que Jaén, como todos ustedes saben, es referencia mundial, se multiplique la peligrosidad de los mismos por el tránsito de vehículos propios para esta actividad. Decía que han sido necesarios cinco años para que se diesen cuenta de que podían realizar obras de mejora de esos rasantes y badenes y aumentar el aglomerado en una actuación urgente, como la denominó el subdelegado del Gobierno el pasado invierno ante el inminente inicio de la recolección de la aceituna y la peligrosidad de estos desvíos y sobre todo gracias a la denuncia pública que hicimos el Partido Socialista y los ayuntamientos afectados.

Esta situación está provocando graves perjuicios no sólo de seguridad vial en las localidades más afectadas sino de índole económica a una comarca que tiene un gran potencial turístico al formar parte del parque natural de Cazorla, Segura y Las Villas. ¿Saben la información que facilita la Dirección General de Tráfico ante las preguntas sobre el estado de esta carretera? Que está cortada en varios puntos kilométricos, con el consiguiente perjuicio de futuros visitantes que pueden decidirse por otra opción turística más rentable para sus vehículos. Y no hablemos de la desviación del tráfico hacia la N-IV como alternativa que están eligiendo los profesionales del transporte para llegar a Albacete o a Valencia a través de la provincia de Ciudad Real, por la situación de la N-322, con el perjuicio económico de muchas actividades en torno a esta nacional en la provincia de Jaén.

Conocemos la redacción del proyecto técnico. Sabemos que se licitó en diciembre (un mes después de la presentación de esta proposición no de ley) y que su plazo finaliza en septiembre. Confío en que no me argumenten que habrá que esperar a su entrega y que

una vez que los condicionantes administrativos y presupuestarios así lo permitan se realizará la obra. No nos vale esta argumentación y les adelanto que si este va a ser su planteamiento, las fechas no están puestas por capricho, y la enmienda que hemos presentado estableciendo un plazo de tres meses es para ajustarla a la fecha en la que se está debatiendo esta iniciativa parlamentaria. Tanto en el cálculo inicial hecho para que se debatiese en el mes de febrero como en el propuesto en nuestra enmienda nos iríamos al mes de septiembre, fecha límite de entrega. Con créditos de los Presupuestos Generales del Estado para este año dentro del programa de conservación se podría iniciar la ejecución de esta obra en el último trimestre del año si tienen voluntad y si no quieren poner en evidencia a su propio ministro de Fomento, que, como dije al principio, reconoce la imprevisión de esta actuación, y no digamos de su diputado provincial Gabino Puche, que en el mes de marzo de este año anunció en una rueda de prensa que esta obra se iniciaría en el mes de septiembre, calculando los plazos de esta iniciativa parlamentaria, pero, claro, también se comprometieron a realizarla en el año 2000. ¿Qué podemos esperar para este año? Espero que no quieran realizarla con presupuestos del año 2002, puesto que ello conllevaría un año más de retraso en una situación que no es de recibo y dice poco de la responsabilidad que tiene que tener un Gobierno con temas de seguridad vial como el que nos ocupa.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Quirós, le ruego termine.

El señor **QUIRÓS PULGAR:** Voy terminando, señor presidente, un minuto.

Señorías, el Partido Popular tiene la oportunidad de enmendar la plana y de dar solución a un tema que colea desde hace cinco años, porque, como todos sabemos, el hecho de que se esté redactando un proyecto no quiere decir que se ejecute de forma inmediata. Les voy a poner un ejemplo del tema que nos ocupa relacionado con esta carretera nacional y con uno de los municipios afectados. Me refiero a la travesía de la N-322 por el municipio de Villacarrillo, cuyo proyecto fue aprobado en marzo de 1999 por la Dirección General de Carreteras y que sigue sin ejecutar a fecha de hoy, más de dos años esperando su voluntad política. Hace unos días nos contestaron que dependiendo de los procesos administrativos y presupuestarios, así se realizará. Hay más ejemplos en la provincia, pero dado que no dispongo de más tiempo no los voy a poner. No se trata por tanto de reproches. Es tiempo de dar soluciones y de estar a la altura de las circunstancias votando favorablemente esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor García Gómez, en nombre del Grupo Popular.

El señor **GARCÍA GÓMEZ**: En primer lugar, he de decir que no es la primera vez que vemos este asunto, que nos preocupa a todos, y es entendible la preocupación de los ciudadanos ante una situación que lamenta hasta el propio ministro de Fomento, asumiendo que no se había estado a la altura de las circunstancias en un momento determinado, como ha dicho el señor Quirós. Estamos de acuerdo hasta este punto, pero creo que yo debería incluso interrumpir mi intervención para darle la oportunidad al Grupo Socialista de retirar esta proposición no de ley. Me imagino que no lo hará, pero creo que hubiera sido un buen momento para hacerlo. Tenían que haber retirado esta proposición no de ley porque está fuera de tiempo, ya que se están poniendo las medidas legales necesarias para su resolución definitiva. El señor ministro de Fomento, en su intervención a finales de octubre del año pasado en el Senado, reconocía la situación de la carretera en esos kilómetros; por tanto ahí se acabó una etapa, vuelvo a repetir, al dar plazos para su reparación definitiva. Literalmente decía el señor ministro que estaba en marcha la licitación de una asistencia técnica para redactar un proyecto definitivo de todo el tramo, que había que calcular dos meses más para la adjudicación de dicha asistencia técnica, más tres meses de redacción de proyectos, más un mes de supervisión, otro de licitación de obras, dos meses de adjudicación y un mes de firma de contrato; es decir, en 11 meses (decía el señor ministro en octubre del año pasado) se podrán iniciar las obras definitivas del restablecimiento de la carretera N-322 en los puntos afectados por estos daños. La situación a 19 de junio es que se ha adjudicado la redacción del proyecto y que dicha redacción está en una fase avanzada. Una vez finalizada esta etapa, se procederá a la inmediata licitación de la obra.

Como podrá comprobar, señor Quirós, se puso en funcionamiento el mecanismo legal de acuerdo con la Ley de contratos de las administraciones públicas, que por cierto exige unos plazos más amplios de los que figuran en su proposición no de ley y por supuesto más amplios que el de su corrección, que empezaron a contar el año pasado. Ya dije al principio que nos podíamos haber ahorrado esta intervención, puesto que ya está en marcha el trámite administrativo y obligatorio para la reparación de estos puntos kilométricos. Por tanto, no es necesario instar al Gobierno a algo que ya se está haciendo —en el transcurso de esta Comisión ya vengo oyendo que se insta para algo que ya se está haciendo—, por supuesto dentro de la legalidad vigente y cumpliendo los plazos.

Es interesante siempre hacer historia y saber que este tramo, si no fue inaugurado, sí fue puesto en servicio a finales del año 1995 como obra nueva, durante un gobierno que no era del Partido Popular sino del Partido Socialista. Y podríamos preguntarnos cómo se hizo esa obra que en menos de un año se hundió. ¿Otra autovía de 1992? Por otro lado, señor Quirós, me gustaría

que este tipo de iniciativas sobre el arreglo de carreteras de nuestra provincia se presentaran en distintos foros, como pueden ser el Parlamento andaluz o la Diputación Provincial, que tienen la titularidad de más de 3.000 kilómetros de carreteras en la provincia y cuyo grado de conservación y acondicionamiento, por decirlo de manera suave, deja mucho que desear. Por ejemplo, la autovía Torredonjimeno-Martos, de 4 kilómetros de longitud, lleva construyéndose siete años y la competencia es de la Junta de Andalucía; en la A-301, a la altura de Cabra de Santo Cristo, falta un tramo de un kilómetro desde hace varios años; o la autovía Úbeda-Jaén, que se anunció en prensa hace dos años y todavía no existe trámite alguno para su ejecución. Especialmente destacables son las carreteras dependientes de la diputación provincial que afectan a la comarca de Cazorla y que son el acceso directo a los parajes de Cazorla, Segura y Las Villas y a Úbeda y Baeza. Y para qué vamos a hablar de los caminos rurales. En definitiva, señor Quirós, algunas carreteras tienen más de 3.000 kilómetros de longitud y no se asume su competencia, lo que afecta directamente a la estabilidad y al desarrollo agrícola y económico de nuestra provincia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor García, por favor.

El señor **GARCÍA GÓMEZ**: Medio minuto y concluyo.

En definitiva, señor Quirós, yo creo que no es el momento para presentar esta proposición no de ley, mucho menos con la reducción de plazo que usted nos plantea. Vamos a votar en contra, siendo el principal argumento que el plazo de tres meses es ilegal a todas luces. **(El señor Quirós Pulgar pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Quirós, ¿a qué efectos solicita la palabra?

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Por una petición que se me ha hecho.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Quirós, la petición puede usted resolverla en cualquier momento fuera de esta Comisión, pues seguro dispone de mucho tiempo a lo largo del día.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Simplemente es para decir que no.

El señor **PRESIDENTE**: Ya lo sé, señor Quirós.

— **RELATIVA A LA RED ARTERIAL FERROVIARIA DE LA PROVINCIA DE VALENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000427.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 6 del orden del día, relativa a la red arterial ferroviaria de la provincia de Valencia, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra el señor Romeu.

El señor **ROMEU I MARTÍ**: Con fecha 31 de marzo de 1999 fue suscrito un documento de cooperación entre el ministro de Fomento, la Generalitat valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y Renfe para la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia. Esa comisión de seguimiento encomendó a Renfe la redacción de un estudio denominado *Estudio funcional del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia*, en el que se contemplan las soluciones funcionales para la estación de Valencia, término parque central, y todo el sistema ferroviario metropolitano. Los objetivos de la remodelación de la red arterial son varios, según el acuerdo entre las administraciones. Entre ellos está potenciar los servicios de cercanías regionales y largo recorrido, fomentar la accesibilidad de los servicios ferroviarios en el área de Valencia manteniendo la centralidad de las terminales, fomentar la intermodalidad del transporte de mercancías mejorando las instalaciones de carga y resolver los problemas de integración del ferrocarril en el área central de la ciudad de Valencia facilitando la realización del parque central. Todos son temas importantes, con considerables incidencias en los términos de Valencia ciudad y su área metropolitana. Como dice la proposición no de ley en su punto primero, es necesario —y el Grupo Socialista está a favor— mejorar estas estructuras ferroviarias de Valencia ciudad y su provincia, pero no puede ser a costa del perjuicio irreparable en el área metropolitana de Valencia.

Señorías, tal y como ha podido saber este diputado, el mencionado proyecto contempla el soterramiento de todos los trazados que discurren por el interior de la ciudad de Valencia, dejando al descubierto tanto las actuales vías como las de nueva creación, que pasarán por una decena de municipios de la comarca de L'Horta. Lo que más llama la atención del proyecto son dos cosas importantes. Primero, que no se contemplan las posibles afecciones ni soluciones que tendrán los términos que configuran el área metropolitana de Valencia, concretamente dos comarcas, L'Horta Nord y Sud, ya que al día de hoy no hay nada concreto; y segundo, que el proyecto contempla en cualquiera de sus alternativas la ubicación de estaciones técnicas o depósitos de trenes de ancho europeo. Estos depósitos de trenes y bases de apoyo técnico están previstos en los municipios de Meliana, Aldaia y Picaña. Este proyecto, señorías, contiene el vicio característico del Ministerio de Fomento, que es el de no contar en la redacción de los proyectos con las administraciones locales afectadas, evitando cualquier política de consenso y diálogo para una redacción de proyectos que den soluciones conjun-

tas con la colaboración y participación de todos. Ni los ayuntamientos de las comarcas afectadas ni las instituciones propias de las mancomunidades han sido consultadas. Estas administraciones, supongo, tendrán la posibilidad de manifestarse una vez el proyecto se exponga de acuerdo con el procedimiento administrativo y los plazos de alegaciones, alegaciones que por cierto tienen poca influencia en los técnicos de Fomento. Antes de concretar cualquier proyecto, el Grupo Socialista pide que se haga un adecuado estudio de impacto ambiental —a día de hoy sólo existe una memoria resumen—, puesto que la afección recae sobre la huerta de Valencia y el proyecto adivina un elevado riesgo de contaminación de los acuíferos, una afección directa de tierras de cultivo y una limitación considerable en la futura ordenación y vertebración de los términos municipales afectados. Porque si la ciudad de Valencia quedará hecha un vergel con la ejecución física del proyecto, el área metropolitana y la huerta de Valencia sufrirán la hipoteca y las consecuencias de la ejecución de esta red arterial. De todos modos, señor presidente, como han transcurrido más de cinco meses desde que este diputado presentó la proposición no de ley, espero que la portavoz del PP nos pueda explicar, para que conste en el «Diario de Sesiones», en qué estado se encuentra el proyecto, si existe ya o no un informe definitivo de impacto ambiental y con cuántos ayuntamientos y cuántas veces se ha tratado con las autoridades locales este proyecto que afecta, como digo, a la huerta de Valencia.

Señorías, es necesario un amplio consenso y aprovecharé para hacer referencia a dos temas de gran calado social y que afectan al proyecto. Primero, la Ley de áreas metropolitanas y sus órganos, recientemente aprobada por las Cortes Valencianas, que obliga a prestar una mayor atención a todas las actuaciones urbanísticas que afectan al área metropolitana de Valencia; y segundo, el escrupuloso respeto a la huerta de Valencia, teniendo en cuenta además la iniciativa popular presentada ante las Cortes Valencianas con más de 50.000 firmas para la creación de una ley específica de protección y consolidación de la huerta de Valencia y su consideración de patrimonio histórico. Todos estos aspectos, señorías, obligan a invitar al Ministerio a que abandone su filosofía de despacho a la hora de diseñar proyectos que obviamente van a afectar al territorio, a los términos municipales, a parajes naturales protegidos o a proteger y, por tanto, al futuro desarrollo urbanístico de pueblos y ciudades. Por eso es necesario más consenso y más diálogo. No basta que participe sólo el Ayuntamiento de Valencia sino que también se tienen que incorporar a esa comisión de seguimiento las administraciones locales y comarcales afectadas. Por último, es necesario insistir en las posibles estaciones técnicas o depósitos de trenes de ancho europeo en las localidades del área metropolitana previstas en el proyecto, que exigen un concienzudo estudio y compromi-

so con el municipio afectado, puesto que todos sabemos qué son y en qué consisten estas estaciones de contenedores de cualquier tipo, por lo que se insta al Gobierno en el punto segundo de la proposición no de ley a que, previa su ubicación, se establezcan los planes de emergencia necesarios y los sistemas de ordenación urbana y afección urbanística para que no ocasionen problemas eternos a los ayuntamientos donde se ubiquen.

Señorías, con esta proposición no de ley se apela al talante de diálogo del que presume el titular de Fomento, al acuerdo y al compromiso con las administraciones afectadas, al respeto a las entidades locales y a su participación en el diseño de su propio territorio y a la necesidad de respetar la huerta de Valencia y su consideración; en definitiva, señorías, a la necesidad de que los proyectos dejen de hacerse desde los despachos para que se recojan mejor las problemáticas sociales y urbanísticas que pueden ocasionar y buscan a priori todas las soluciones y compromisos necesarios con quienes al final disfrutarán o saldrán perjudicados de la obra física ejecutada.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular tiene la palabra la señora Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Señoras y señores diputados, señor Romeu, para empezar me gustaría hacer una apreciación que creo que será compartida por todos y especialmente por usted como diputado por la circunscripción de Valencia. Dado el desarrollo urbanístico de la provincia de Valencia y el desarrollo económico de todo orden que ha sufrido la Comunidad Valenciana y en particular la provincia, de donde usted y yo provenimos, gracias a las políticas desarrolladas por el Gobierno del Partido Popular tanto en España como en la Comunidad Valenciana, es necesario dotar a nuestra provincia de una red ferroviaria en condiciones que sea capaz de reducir el tráfico tanto de vehículos como de camiones por carretera. Existe un informe publicado recientemente en un medio de comunicación valenciano, que usted debe conocer, que indica que el transporte de mercancías por carretera colapsará la red de la Comunidad Valenciana en 10 años, aunque para evitarlo el Consell, el gobierno de la Generalitat, ha puesto en marcha un plan de diversificación del transporte a través del incremento de la oferta ferroviaria. Se trata de incrementar la inversión en el sector ferroviario con la intención de reducir el traslado de mercancías con vehículos pesados por las carreteras de nuestra comunidad. Un informe de la universidad alemana de Karlsruhe incide en los daños que produce el elevado número de transporte por carretera, no sólo por la congestión de las ciudades sino por la degradación paisajística, el cambio climático, etcétera.

Hecha esta primera anotación, tengo que manifestar que es necesario, como usted bien dice en su proposi-

ción, dotar a la provincia de Valencia de una adecuada red ferroviaria por el desarrollo que ha sufrido la misma en los últimos años. Sin embargo, tengo que decirle que su proposición nos parece algo precipitada. Se habla de un perjuicio a los municipios afectados; por cierto, usted nombra solamente tres y no sé si es fruto de la casualidad que los mismos estén siendo gobernados por el Partido Socialista. Yo creo que a lo largo tanto de la huerta norte como de la sur hay otros muchos municipios que pueden verse afectados. Todos estos municipios en su momento tendrán derecho a presentar las alegaciones oportunas al proyecto que el Ministerio presente. Habla usted también de perjuicios para la huerta, para la zona de cultivos cuando —como le indicaré a continuación— no hay ni siquiera un documento cerrado y, por supuesto, como siempre en estos casos hay que esperar a la declaración de impacto ambiental que, como usted también ha indicado, todavía no existe.

Antes de entrar a explicarle la materia le diré que usted habla al final de su intervención de varias leyes que acaban de debatirse en las Cortes Valencianas, entre ellas la Ley de áreas metropolitanas. Le recuerdo que no es la única ley que está regulando el tema de la ordenación urbana. Hay una ley de ordenación urbanística, que será debatida en el próximo mes de septiembre en las Cortes Valencianas, que será para todo el territorio de la comunidad y que solucionará los problemas que hemos tenido en el pasado por falta de regulación, por falta de compromiso de otros gobiernos que nos gobernaban en la Comunidad Valenciana hasta hace unos cuantos años.

Quiero indicarle, señor Romeu, que hay un error en el texto de su exposición de motivos, ya que no existe ningún informe elaborado por el Ministerio de Fomento o en su poder en el que figure que se vayan a soterrar todas las líneas ferroviarias en el término municipal de Valencia. Respecto al estudio de la remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia se encuentra actualmente en redacción. El documento de Fomento al cual usted hace referencia es de consultas previas y fue elaborado en julio del año 2000 y remitido a los ayuntamientos para su consulta. Se trata del estudio informativo del proyecto de remodelación de la red arterial ferroviaria de Valencia, memoria resumen de impacto ambiental. Todavía en estos momentos se está redactando un nuevo estudio más pormenorizado, que es el que se someterá a información pública y, posteriormente se remitirá a la autoridad medioambiental pertinente. Así pues, no puede hablarse en ningún caso de un proyecto actual que haya de paralizarse puesto que no existe. Además, se están estudiando todas las alternativas posibles y a tal efecto se remitió el estudio informativo previo a los ayuntamientos. Es decir, es un juicio precipitado decir que los ayuntamientos no van a conocer el estudio ni van a poder presentar las alegaciones previas al mismo. Una vez realizado este estu-

dio de remodelación donde se está estudiando la funcionalidad y la viabilidad de las diferentes alternativas, al igual que se está haciendo en otras ciudades, el secretario de Estado de Infraestructuras constituirá la comisión de seguimiento de los trabajos en el área de Valencia conjuntamente con la comunidad autónoma y con los ayuntamientos, al objeto de estudiar los aspectos técnico-ferroviarios y económicos-jurídicos en el marco del documento de cooperación firmado a tal efecto por el Ministerio de Fomento, la Generalitat valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y Renfe, de fecha 31 de marzo, que además usted conoce por respuesta parlamentaria del propio Ministerio.

En cuanto al segundo apartado, señor Romeu, he de decirle que la Ley de ordenación del transporte terrestre ya perfila claramente el trámite de participación de los ayuntamientos y —como hemos dicho— los estudios preliminares del Ministerio no han sido ni mucho menos escondidos sino remitidos a los ayuntamientos para su conocimiento. Las soluciones que se están estudiando en relación con la ubicación de las bases de mantenimiento intentan en lo posible concentrar las instalaciones ferroviarias en la fuente de San Luis, que —como usted sabe— se ubica en el término municipal de la ciudad de Valencia. En cuanto a la integración con el planeamiento urbanístico y la realización de planes de emergencia son temas que deberán resolverse de acuerdo con la legislación aplicable, porque es evidente que una vez finalizado el estudio informativo deberá ser sometido a información oficial y pública, en cumplimiento de la legislación vigente. Por todo lo cual, señor Romeu, por los motivos explicados, desde el Grupo Parlamentario Popular no vamos a apoyar su proposición no de ley.

— **RELATIVA AL ACONDICIONAMIENTO DE TRAVESÍA DE LA CARRETERA N-II EN LA JONQUERA (GIRONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000497.)**

— **PARA IMPULSAR EL INICIO INMEDIATO DE LAS OBRAS DE ACONDICIONAMIENTO DE LA TRAVESÍA DE LA CARRETERA N-II EN LA JONQUERA (GIRONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000585.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos al debate de las proposiciones números 7 y 8 conjuntamente, la primera de ellas relativa al acondicionamiento de la travesía de la carretera N-II de La Jonquera (Girona), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y la segunda para impulsar el inicio inmediato de las obras de acondicionamiento de la travesía de la carretera N-II en La Jonquera (Girona), de la que

es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para su defensa tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, doña Montserrat Palma.

La señora **PALMA I MUÑOZ**: La proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista viene acompañada por dos proposiciones no de ley de otros grupos idénticas en su contenido. Como ya ha dicho el señor presidente vamos a debatir a continuación la del grupo parlamentario de Convergència i Unió y la semana pasada se debatió en esta Comisión la del Grupo Mixto presentada por el señor Puigercós. Por tanto, no es un tema nuevo para la Comisión ni tampoco para los ciudadanos de las comarcas de Girona; desgraciadamente empieza a ser ya demasiado conocido por las movilizaciones ciudadanas que se han producido últimamente alrededor de esta reivindicación, pero desde hace ya demasiado tiempo por los accidentes que se producen en este punto.

El Grupo Popular la semana pasada rechazó la propuesta de Esquerra Republicana y suponemos que hoy también va a hacer lo mismo puesto que el contenido de las proposiciones es exactamente idéntico y no creo que en una semana haya replanteado su posición aunque hubiera sido una fantástica noticia. El señor Ortiz la semana pasada nos dijo que compartía los objetivos pero no los procedimientos en cuanto al método y a los plazos fijados. En cualquier caso le diría al señor Ortiz que sería bastante conveniente que conociera in situ el punto de la carretera del que estamos hablando —no sé si lo conoce—, aunque supongo que el representante del Partido Popular en Girona le habrá informado ya que conoce la problemática y es un poco sospechosa su ausencia aquí hoy y la semana pasada.

El acondicionamiento de la N-II a su paso por La Jonquera ya se planteó en el año 1997 y el propio ayuntamiento lo propuso a la delegada del Gobierno en Cataluña, señora García Valdecasas, quien en una reunión en marzo de 1998 se comprometió a tramitar el proyecto de acondicionamiento y a impulsar su licitación para el año 2000. A finales del año 2000, viendo que estos trámites no se hacían, los alcaldes de los municipios afectados no tuvieron más remedio que hacer una protesta pública cortando la N-II a su paso por La Jonquera. Junto a las movilizaciones ciudadanas se constituyó una plataforma de vecinos de La Jonquera y poblaciones de los alrededores, especialmente de La Vajol, Agullana y Cantallops, que son los municipios afectados por los accesos que en la entrada de La Jonquera hay hacia estas poblaciones. No se debería esperar al desdoblamiento de la N-II para resolver este problema, especialmente por tres razones. En primer lugar, por los accidentes que se producen en este punto de la red viaria estatal, accidentes en la mayoría de los casos mortales, reconocidos por el propio Ministerio cuando en respuesta parlamentaria nos dice que este es

un tramo de concentración de accidentes, definido de forma meridiana clara como aquel tramo de la vía que tiene una alta concentración de siniestralidad, pero que sería susceptible de ser rebajada siempre y cuando se produzcan mejoras en la red viaria. En segundo lugar, porque existe un proyecto desde el año 1998, que debería ser replanteado y modificado, puesto que no satisface algunas de las peticiones que hacen las poblaciones de la zona, pero en cualquier caso hay proyecto y sólo es cuestión de revisarlo, modificarlo y tramitarlo. En tercer lugar, suponemos que hay dinero, puesto que los últimos datos nos indican que en las comarcas de Girona la liquidación del último presupuesto, el del año 2000, ha dejado de ejecutar más de 4.000 millones de pesetas y el ministro Álvarez-Cascos estimaba la valoración de este proyecto de acondicionamiento de la N-II a su paso por La Jonquera en poco más de 1.000 millones de pesetas. Por tanto, creemos que las condiciones para impulsar esta mejora se dan, la necesidad es imperiosa, urgente, no porque se produzcan movilizaciones, a veces un poco estridentes, sino porque ha llegado un momento en el que los vecinos no tienen otra manera de hacer oír su voz y sus reivindicaciones.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista insistimos al Grupo Popular para que replantee su posición, que no nos diga que hay que esperar al desdoblamiento de la N-II, porque allí cada día circula una cantidad importante de vehículos y de ciudadanos y lo que no podemos hacer ni un día más es jugar con vidas humanas. Vamos a apoyar también la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, como no podía ser de otra manera, puesto que coincide al cien por cien con la propuesta y los términos planteados en la del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Riera en nombre del Grupo Parlamentario de Convergència i Unió.

La señora **RIERA I BEN**: A los argumentos que ha expuesto hace un momento la portavoz del Grupo Socialista Montserrat Palma y a los que expuso la semana pasada el diputado de Esquerra Republicana Joan Puigcercós, esta diputada, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), sólo va a añadir unos datos que, pienso, ilustran una problemática que los tres grupos coincidimos en señalar como grave, urgente y que muestra una contradicción flagrante del Gobierno por no preocuparse rápidamente de este tema, dado que estamos hablando de una de las zonas —¡vaya contradicción y vaya paradoja!— que genera más ingresos a las arcas del Estado. ¿Por qué es una de las zonas que genera más ingresos a las arcas del Estado? Porque esta zona de La Jonquera concentra un gran tráfico de camiones, aproximadamente de seis a siete mil diarios, con la previsión de que se alcancen

los diez mil. Además, gracias a la iniciativa particular, no tanto a la pública, está dotada de grandes superficies de aparcamiento, por lo que es habitual que camiones del resto de Europa, sobre todo franceses, se acerquen a La Jonquera para repostar gasolina. Los ingresos que para las arcas del Estado significa la recaudación de impuestos consecuente con esta carga de gasoil son fáciles de imaginar. Por tanto, aún es más incoherente que el Estado esté tan poco receptivo a invertir, en un sitio donde recauda tanto dinero, parte de lo que recauda en unas mejoras totalmente necesarias.

La constatación de este problema, como comentaba la diputada Montserrat Palma, ha llegado a generar una crispación tanto en los alcaldes de los municipios afectados como en la gente que tiene que cruzar diariamente esta carretera, consciente de que está poniendo en peligro su vida porque los accidentes han sido muchos, repetidos y graves. En los medios de comunicación de Girona, muy principalmente en los del Alt Empordà, es común la indignación. Me he permitido traer fotocopias de la prensa para ilustrar al diputado del Grupo Popular que, con toda sinceridad, creo que es bastante consciente de la problemática. Creo que el no que nos va a deparar hoy será debido más a obediencia obligada que a convicción. No obstante, señor Ortiz, esto no le excusa. Entiendo que todos estamos obligados de alguna manera a cumplir con nuestro partido —en este caso el suyo es el que sustenta al Gobierno—, pero me voy a permitir rogarle que se entretenga un poco en mirar estos recortes de prensa que, si bien están en catalán, no creo que tenga ninguna dificultad en entender lo que ponen. Trasluce indignación, incapacidad de la gente para aguantar esta situación por más tiempo y delatan una preocupante falta de sensibilidad del Gobierno para solucionar este problema, más cuando en el año 1997 la delegada del Gobierno, doña Julia García Valdecasas, se presentó en la zona diciendo que el problema iba a ser solucionado con toda brevedad y que era consciente de que merecía una actuación. Creo que ha transcurrido ya bastante tiempo desde ese anuncio, que fue recibido con satisfacción, por lo que esta actuación se tiene que llevar a cabo de manera inmediata; de lo contrario, el Gobierno también será responsable de una situación que está costando vidas humanas y no se puede justificar que se prolongue por más tiempo.

Insisto, señor Ortiz...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Riera, por favor, termine.

La señora **RIERA I BEN**: Termino, señor presidente. Insisto, señor Ortiz, le rogaría que el no que nos va a dar usted hoy aquí no fuese excusa y, en la medida de lo posible, insista ante los responsables del Gobierno para que tomen una decisión favorable al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Puigcercós en nombre del Grupo Mixto.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señoras diputadas, señores diputados, ya discutíamos aquí la semana pasada una proposición no de ley del Grupo de Esquerra Republicana en parecidos términos a la que han presentado las señoras Palma y Riera, del Grupo Socialista y de *Convergència i Unió* respectivamente. Así, tengo que decir que, en coherencia, Esquerra Republicana, del Grupo Mixto, votará a favor de esta proposición de ley, sobre todo porque hay un problema claro. Los vecinos y los ayuntamientos implicados de la zona reivindican un paso elevado en forma de rotonda para poder acceder a los municipios de Agullana y de Cantallops, pero también mejores condiciones del tráfico rodado para el acceso al municipio de La Jonquera. La petición, como ha dicho aquí la señora Palma, es barata, no implica gran esfuerzo del Ministerio de Infraestructuras y lleva mucho tiempo demorándose. A esto se añade la situación caótica de la N-II al ser una carretera y no una autovía, una de las carreteras con tráfico rodado más importante del Estado español pues es la vía de salida hacia el norte, al Pirineo, de muchos camiones de transporte que vienen de las zonas de Almería, Murcia, Valencia, Alicante, Castellón, Barcelona, incluso de otras zonas del Estado, y también de acceso turístico a las zonas del litoral. Es una situación lamentable. No se puede esperar a la construcción de la esperada autovía desdoblado la N-II y, como el señor Ortiz dijo la semana pasada que quedaba tocado por esta situación porque entendía que no podía demorarse más y que la necesidad era urgente, desde Esquerra Republicana pedimos —no sé lo que hará hoy el Partido Popular, si votará en contra o no— que se solucione rápidamente y que no tengamos que esperar, repito, al proyecto y estudio informativo del desdoblamiento de la N-II, porque la situación para los vecinos de La Jonquera, Cantallops o Agullana la podríamos calificar de dramática.

El señor **PRESIDENTE**: Para cerrar el debate, tiene la palabra el señor Ortiz por el Grupo Popular. Me permito recordarle que el señor Gary Cooper salió bien parado cuando estaba solo ante el peligro. **(Risas.)**

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señor presidente, tomo muy en serio la referencia a *Solo ante el peligro*. Efectivamente, esta es la situación en la que uno se encuentra en este momento psicológicamente y desde el punto de vista de las convicciones. Muchas gracias.

Desafortunadamente voy a ser breve, y la brevedad consiste en recordar los argumentos que expuse la pasada semana, exactamente el día 12, por tanto hace justamente ocho días. Reitero lo que dije entonces, que la coincidencia es total con los tres grupos que me han precedido en el uso de la palabra y los datos son exac-

tos. Puede que haya un punto de exageración en los medios de comunicación y en algunas expresiones, pero en lo básico la coincidencia de mi grupo con los datos que se han expresado es clara. Estamos ante una situación urgente y no cabe esperar a la conversión en autovía de la N-II en ese punto, al desdoblamiento; la urgencia es mayor y la accidentalidad es clara. Yo mismo di unos datos que no voy a repetir —me los suministró la propia Dirección General de Carreteras— de la accidentalidad registrada en el quinquenio 1995-2000. Consiguientemente, tengo que reiterar lo que dije la semana pasada, coincidencia absoluta con los grupos en los propósitos, en la urgencia y en el objetivo perseguido. Sin embargo, hay dificultades administrativas y presupuestarias. No es argumento el tema del dinero y de la recaudación por impuestos especiales, porque hay un principio presupuestario de universalidad que veda afectar los ingresos que se producen en un punto o en un territorio a una inversión concreta. En definitiva, entiendo que el problema no es económico, es de dificultades administrativas. El presupuesto de 1.080 millones de pesetas, que es conocido de todos, se va a desdoblar en dos; se va a hacer un presupuesto para la travesía estricta de La Jonquera y otro para el famoso cruce de Can Quartos que conduce a los municipios que se han mencionado. En la propuesta de la semana pasada de Esquerra Republicana se evidenciaba que no había coincidencia plena en las soluciones. Se postulaba en aquella proposición una fórmula de rotonda cuando la tesis del Ministerio —que creo que está más en la realidad de las cosas— era un paso superior, si no recuerdo mal. Se está produciendo ese desdoblamiento, ese desglose de presupuesto y revisando la solución técnica.

En definitiva, hoy tenemos que votar no; pero, y esto va dirigido a todos, en particular a la portavoz del Grupo de *Convergència i Unió*, este diputado y este grupo parlamentario asumen el compromiso de trasladar este debate, sin perjuicio del traslado obvio que haga la Presidencia y en todo caso el «Diario de Sesiones» —me consta que el Ministerio obviamente sigue los diarios de sesiones de esta Comisión— para ver dónde está la realidad de las cosas, sin perjuicio de esto, repito, este diputado y el grupo parlamentario asumen el compromiso de trasladar a las autoridades del Ministerio de Fomento los argumentos que aquí se han dado, y confío en que en un plazo que no sea administrativo, eso quiere decir que no sea demasiado largo, se pueda traer una solución a un problema que compartimos y entendemos. Y señora Palma, conozco aquella zona de cuando yo tenía otras responsabilidades en otros tiempos y no tendría ningún inconveniente en repasar mi conocimiento de la asignatura. En todo caso, cuente con que el grupo que yo represento en este momento va a promover ante las autoridades del Ministerio de Fomento un tratamiento del problema con todos los datos que aquí se han manejado.

— **SOBRE EJECUCION DE UNA VARIANTE EN LA CARRETERA N-340 PARA SOLUCIONAR LOS PROBLEMAS QUE SE PRODUCEN EN EL TRAMO ENTRE LAS POBLACIONES DE PEÑÍSCOLA Y VINARÓZ. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000524.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley número 9 en el orden del día, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, sobre la ejecución de una variante en la carretera N-340 para solucionar los problemas que se producen en el tramo entre las poblaciones de Peñíscola y Vinaroz, que tiene una enmienda del Grupo Popular. Para la defensa de la proposición no de ley tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: Estamos hoy aquí de nuevo para debatir esta proposición no de ley que en la pasada legislatura se trajo en los mismos términos —entonces la defendió la diputada señora Mulet— y no salió adelante por un solo voto. Los parámetros que nos llevaron a traerla en aquel momento hasta ahora no han variado, todo lo contrario, se han incrementado, como son la siniestralidad y la cantidad de tráfico que pasa por esta zona. Hoy espero tener aquel voto que entonces faltó, incluso tener más votos del Partido Popular.

El tramo de la N-340 que comprende Peñíscola, Benicarló y Vinaroz soporta el paso diario de más de 18.000 vehículos, de ellos más del 30 por ciento son camiones, tráfico pesado que ralentiza y colapsa totalmente este vial, el cual discurre dentro de los núcleos urbanos de Benicarló y Vinaroz, existiendo a la vez varios puntos de intersección de otras carreteras nacionales que sirven de colapso y son motivo, como explicaré luego, de accidentes.

Respecto a Peñíscola, es necesario que la variante parta desde el cruce actual de la N-340 que da acceso a la ciudad y que servirá para construir unos accesos a dos niveles, ya que en la actualidad tienen el mismo nivel en medio de un cruce peligrosísimo, como a buen seguro conoce el diputado que va a defender la postura del Grupo Popular. Es necesario construir una variante con cuatro carriles para evitar esa ralentización y facilitar el paso de los camiones y turismos con normalidad y sin accidentes, los cuales son el mayor motivo de preocupación de este diputado y del Grupo Socialista. Hoy en día, el tramo que va desde Peñíscola a Vinaroz, pasando por Benicarló, es sin lugar a dudas uno de los puntos de mayor siniestralidad de toda la N-340. Desde 1996 al 2000, sólo en ese tramo se han producido 194 accidentes con víctimas, 247 heridos de consideración y 19 muertos. Este año no sé cuántos muertos van ya pero desgraciadamente sé que son varios. No sé que está esperando el Gobierno para solucionar este problema. No sé si está esperando que sigan existiendo más

familias rotas por la desidia de un Gobierno insensible al problema de aquella zona. Tengan en cuenta, señorías, que estamos hablando de muertos en unos puntos en concreto y que ininterrumpidamente, año tras año, siguen apareciendo muertos en los mismos puntos. El Gobierno no ha puesto ni una peseta en ningún presupuesto para construir esta variante. Tal vez el diputado interviniente del Grupo Popular nos diga que se ha estado adecuando el punto de intersección con la N-232; creo que sería una torpeza por su parte porque simplemente lo que se ha hecho es asfaltar un ramal para facilitar accesos. Es imprescindible acometer de forma urgente esta variante que elimine de una vez por todas un punto ya de larga tradición en las estadísticas negras de la N-340. Es por ello que desde el Grupo Socialista se insta al Gobierno para que realice el estudio y la rápida ejecución de una variante en la carretera N-340, la cual comprenda el tramo entre las poblaciones de Peñíscola y Vinaroz, y que esta variante sea lo suficientemente operativa como para solucionar todos los problemas que en la actualidad se están produciendo en el citado tramo.

He comprobado que ha presentado una enmienda el Grupo Popular y espero que la defienda para convencerme de que la enmienda dice algo para tomarla en consideración.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ortiz para defender la enmienda presentada por el Grupo Popular.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: En primer lugar, quiero manifestar que en algunos aspectos que ha defendido el señor Edo en el debate estoy completamente de acuerdo. Es necesario acometer con la máxima urgencia la solución de la variante que el señor Edo expone en esta proposición, pero el Ministerio de Fomento y el Gobierno quieren ir un poco más allá de la cuestión, porque no sólo es peligroso y por ello necesario construir la variante Vinaroz-Peñíscola sino que también hay otras variantes que deben acometerse de forma seria y rigurosa,

Quiero informar al señor Edo y a los miembros de la Comisión de que la ejecución de la variante de la N-340 entre Peñíscola y Vinaroz forma parte de un estudio informativo denominado tramo Castellón-Hospitalet del Infant, entre los puntos kilométricos 974 al 1.125, que cuenta con orden de estudio para su redacción de 23 de marzo del año 2000. Actualmente se están elaborando los pliegos de prescripciones técnicas para la licitación del concurso para su redacción. En la elaboración de este estudio informativo, además de la conversión en autovía del itinerario, se contempla la eliminación de las travesías de Ribera de Cabanes, Torreblanca, Peñíscola, Benicarló y Vinaroz. La redacción del estudio informativo irá seguida del correspondiente procedimiento reglado, consistente en su some-

timiento a los trámites de información pública y declaración de impacto ambiental que corresponde, como es lógico, al Ministerio de Medio Ambiente, aprobación definitiva y posterior redacción de los proyectos de construcción como pasos previos al inicio de los trámites para la licitación y contratación de las obras. Además, quiero manifestar al señor Edo que el Consejo de Ministros adjudicó en su última reunión unas obras de mejora del trazado de la N-340, concretamente el tramo donde hay dos puntos negros entre Peñíscola y Santa Magdalena de Pulpis, con un presupuesto de 325 millones de pesetas y un plazo máximo de ejecución de 12 meses. Con ello se pretende mejorar algunas curvas peligrosas, aunque no es ni mucho menos la solución definitiva. La solución definitiva es la que yo le estaba manifestando: terminar el estudio informativo para la conversión de autovía entre el tramo Castellón-Hospitalet del Infant y la eliminación que se contempla en ese estudio informativo de las variantes que he mencionado antes.

Para concluir, señor presidente, quiero manifestar al señor Edo que me da la impresión de que tiene dos varas de medir; en la anterior Comisión de Infraestructuras presentó una proposición no de ley en términos parecidos en la que pedía la liberalización de la autopista A-7, y no sé por qué en este momento no ha pedido la misma liberalización entre el tramo Peñíscola-Vinaroz. Creo que deben tener el mismo trato los ciudadanos de Alquerías-Villarreal que los de Peñíscola-Vinaroz. Quiero manifestarle que la intención del Ministerio de Fomento, en concreto de la Dirección General de Carreteras, es licitar durante el presente ejercicio la conexión entre la N-340 y la N-232. Se trata de hacer una conexión que no sólo sirva para salir del paso, como usted decía, sino que sea definitiva en un tramo conflictivo, como he dicho antes, que el Ministerio de Fomento, por medio de la Dirección General de Carreteras, está dispuesto a asumir. Nuestra enmienda está en condiciones de ser aceptada por el Grupo Socialista. Queremos reflejar en ella la voluntad de la Dirección General de Carreteras y de este grupo parlamentario de acelerar los trámites de recepción del estudio informativo, y espero y deseo que lo entienda así el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, ¿nos dice usted si el grupo que representa acepta o no la enmienda?

El señor **EDO GIL**: No podemos aceptar la enmienda que presenta el Grupo Popular porque se contradice incluso con la exposición que ha hecho el portavoz.

— **RELATIVA A LA AGILIDAD DE LOS TRÁMITES ADMINISTRATIVOS PARA QUE EL PROYECTO DE LA VARIANTE DE GUADALAJARA DE LA CARRETERA N-320 PUEDA SER LICITADO A LO LARGO DEL**

PRESENTE EJERCICIO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000543.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 10, relativa a la agilidad de los trámites administrativos para que el proyecto de la variante de Guadalajara de la carretera N-320 pueda ser licitado a lo largo del presente ejercicio. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor García Breva.

El señor **GARCÍA BREVA**: La N-320 es una conexión del sureste de la Península con el norte, atravesando las provincias de Albacete, Cuenca y Guadalajara y llegando hasta la autovía de Burgos. En 1995, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes adjudicó el tramo entre Sacedón y Horche y, en mayo de 1999, el Ministerio de Fomento puso en funcionamiento cerca de 40 kilómetros de esta conexión. Quedan por ejecutar las variantes de Tendilla y Sacedón y la de Guadalajara, que es el objeto de nuestra proposición no de ley. La variante de Guadalajara se sitúa entre los kilómetros 275 y 282, y es fundamental por tres razones principalmente. La primera de ellas es que la variante de Guadalajara de la N-320 coincide con la futura estación del AVE Madrid-Barcelona. La estación está ya en fase de construcción y es fundamental que la variante de Guadalajara esté finalizada en el momento en que el AVE Madrid-Barcelona entre en funcionamiento. En segundo lugar, dentro del Plan general de desarrollo urbano de la ciudad de Guadalajara, esta variante se contempla como elemento fundamental del desarrollo urbanístico futuro, tanto de uso residencial como industrial y terciario. Así, la conexión ocupa un papel muy importante de cara al desarrollo de la normativa urbanística de Guadalajara y debe ser ejecutada lo antes posible. En tercer lugar, la conexión entre el AVE y la N-II supondrá una importante medida para facilitar los accesos a Madrid potenciando un eje de comunicación fundamental entre Madrid y Barcelona a su paso por Guadalajara. En este momento la variante de Guadalajara está en estudio informativo. Hemos tenido conocimiento hace muy pocos días de que el estudio de impacto ambiental ha salido adelante con resultado positivo. Ahora planteamos la agilización de los trámites de información pública, proyecto constructivo y licitación, con objeto de que la ejecución de la variante coincida con la de la estación del AVE.

Hablando de esta infraestructura, voy a repetir algo que he dicho cuando el Grupo Popular presentaba la primera proposición no de ley sobre la R-2 y el tercer carril. Estamos hablando de un conjunto de infraestructuras que son decisivas para el futuro desarrollo no sólo de la provincia de Guadalajara sino también del área metropolitana de Madrid. Respecto a las dificultades con la CEPA, a las que me refería en el caso de la R-2,

aquí también puede haber algunas dificultades derivadas del subsuelo. Quiero manifestar la voluntad del Grupo Socialista de que estas infraestructuras no sean utilizadas como instrumento de enfrentamiento político, sino como verdadera apuesta por solucionar los problemas de muchos ciudadanos y crear empleo. En este aspecto, tanto en el Partido Socialista como en el Partido Popular tenemos el mismo interés y, aunque imagino que la postura del Grupo Popular ahora será la de no asumir responsabilidades concretas respecto a este asunto, quiero insistir en que deseamos que estas infraestructuras sean una realidad y un proyecto de todos. Por otra parte, quiero decir al Grupo Popular que no vamos a contemplar pasivamente cómo se pierden otros dos años de legislatura. Si tiene un compromiso con los ciudadanos de Guadalajara para realizar estas infraestructuras, nosotros exigiremos en su nombre que se cumpla.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Guarinos, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **GUARINOS LÓPEZ**: Intervengo para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en relación con la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, por la que se insta al Gobierno a que se agilicen los trámites administrativos para que las obras de la variante de Guadalajara de la carretera N-320 estén concluidas antes de que entre en funcionamiento la futura estación del tren de alta velocidad de esta ciudad. Debo decir en primer lugar que acojo con agrado la presentación de esta proposición no de ley por parte del Grupo Parlamentario Socialista, ya que denota una preocupación, que tenemos todos, por una inversión de gran calado e importancia en materia de infraestructuras para el futuro de la provincia y de la ciudad de Guadalajara; inversión planificada y programada por un Gobierno del Partido Popular y que afecta a la estación del tren de alta velocidad.

La infraestructura a la que se refiere S.S. en la proposición no de ley es importante como variante de Guadalajara y como vía que constituya una nueva zona de acceso a la capital para el futuro, como bien ha dicho. Por ello se puede subdividir en dos proyectos distintos: el desdoblamiento de la carretera N-320 y la variante de Guadalajara propiamente dicha, que enlaza con la N-320 a la altura del nudo de Los Faroles. Se trata de dos obras fundamentales para Guadalajara provincia y capital. Vaya pues por delante mi agradecimiento como guadalajareña al Gobierno del Partido Popular en general y al Ministerio de Fomento en particular, sin cuyas inquietudes y preocupaciones en lo concerniente a infraestructuras de la naturaleza de ésta que tratamos no estaríamos hoy aquí debatiendo esta proposición no de ley. Quiero insistir en que me gustaría también que estas inquietudes y preocupaciones se manifestaran en otros foros y en otros ámbitos, concretamente en la

Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, respecto a infraestructuras que son de su competencia y responsabilidad desde hace cerca de dos décadas. Creo, señorías, que hace falta valentía y sobra cobardía para enfrentarse y defender los verdaderos intereses de los guadalajareños, cualquiera que sea el foro en que el debate se produzca y cualquiera que sea el signo político del Gobierno correspondiente. Sin embargo, y pese a acoger con agrado la presentación de esta proposición no de ley, adelanto y anuncio a S.S. que nuestro voto no será favorable a la misma. Me explicaré.

Todas las obras llevan aparejados unos trámites administrativos —SS.SS. lo saben—, que no son otros que los que la propia ley establece, y esos trámites administrativos conllevan una serie de plazos. Así pues, no por aprobar esta proposición no de ley se van a reducir los plazos y se van a suprimir los trámites administrativos, sino que estos tendrán que seguir el curso legal establecido. Es decir, tendrán que ajustarse a una serie de condicionantes técnicos. Concretamente, la infraestructura necesita una tramitación y unos plazos mínimos para llevar adelante el inicio y la puesta en marcha de las obras. Por todo ello, entendemos que no tiene sentido instar al Gobierno a la realización de algo si su voluntad de realizarlo es patente, se ha venido manifestando a lo largo de los últimos años, y de hecho ya lo está realizando en este momento y concluirá en una infraestructura fundamental para Guadalajara; una infraestructura que los gobiernos socialistas anteriores, a pesar del tiempo que estuvieron rigiendo el Gobierno de España, no previeron ni proyectaron.

— **SOBRE LA CONEXIÓN DEL AEROPUERTO DE MANISES CON LA FUTURA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-VALENCIA, ASÍ COMO LA CONSTRUCCIÓN DE UNA RED FERROVIARIA QUE CUBRA EL PUERTO DE VALENCIA-SAGUNTO, PUERTO DE CASTELLÓN-ESTACIÓN M. VILLARREAL Y ZONA DE ACTIVIDADES LOGÍSTICAS-AEROPUERTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000572.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición, con el número 11 en el orden del día, sobre la conexión del aeropuerto de Manises con la futura línea de alta velocidad Madrid-Valencia, así como la construcción de una red ferroviaria que cubra el puerto de Valencia-Sangunto, puerto de Castellón-estación M. Villarreal y zona de actividades logísticas-aeropuerto. Es autor de la misma el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: Señores diputados, esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista, refe-

rida a la zona de la que hablaré, pretende sentar las bases de lo que debe ser a corto plazo el futuro del transporte intermodal. **(El señor vicepresidente Torres Sahuquillo ocupa la Presidencia.)** Hay que conectar el puerto de Valencia-Sagunto y Castellón por vía ferroviaria de ancho europeo con lo que han de ser las dos grandes zonas de actividades logísticas, estaciones de mercancías o puertos secos, como prefieran llamarles SS.SS., pero yo me inclino por zonas de actividades logísticas. Estas son la de Villarreal, según estudios que se están realizando, que es la otra ZAL, en la zona de Aldaia, Picanya y Meliana, y esta última también conectada con el aeropuerto de Manises, creando así lo que desde el Grupo Socialista venimos a denominar triángulo de progreso, por su ubicación geográfica, ya que está en tres núcleos diferenciados —que es lo que trataré luego para llevarlo así a la votación—, y por la buena evolución económica de la zona, donde es necesario evitar el enfriamiento económico porque tendría una repercusión a nivel nacional. Es necesario crear un tramado que conecte entre sí el transporte marítimo, ferroviario, terrestre y aeronáutico. Para completar adecuadamente esta conexión hoy en día falta un pilar fundamental: el transporte de mercancías por ferrocarril, que es precisamente lo que en su mayor parte pretende subsanar esta proposición no de ley para conseguir que esta zona del Levante español, como he dicho antes, no enfríe su economía y siga siendo, en la proporción que le corresponda, motor también de la economía española. No creo que podamos pecar de ingenuos y pensar que porque ahora va razonablemente bien la economía en aquella zona y el trabajo en Valencia y Castellón funciona bien, si no llevamos adelante iniciativas como ésta que animen a asentar esta economía en aquella zona, desde Valencia hasta Castellón, va a ser siempre así. Es necesario invertir y apostar por proyectos de futuro como el que hoy presentamos aquí. Es necesario desarrollar este tramo ferroviario con el ancho de vía europeo basándonos en las afirmaciones hechas por el Ministro de Fomento, con las que nosotros hoy coincidimos, de que el corredor mediterráneo ha de ser modificado a ancho europeo y trasladar las mercancías por el mismo. De ahí que sea imprescindible acometer este proyecto en un plazo rápido para no quedar descolgados del futuro proyecto del ancho europeo para el corredor mediterráneo. De no realizarse así, de no desarrollarse el corredor mediterráneo con ancho europeo, no sería obstáculo desarrollar todo el tramado de ancho nacional, es decir, el ancho de la vía no debe ser excusa para la construcción de este proyecto que hoy presentamos aquí.

Este proyecto está avalado por determinados colectivos empresariales y sociales de toda la comunidad, en concreto los de esta zona, que lo ven como un baluarte importante para el progreso y el asentamiento de la economía. Por otra parte, sería un error construir el tren de alta velocidad Cuenca-Valencia y no conectarlo con

el aeropuerto de Manises. El aeropuerto de Manises necesita el apoyo real de un proyecto que no sólo sea de infraestructuras netamente aeroportuarias, también hacerlo rentable y práctico y que ofrezca a la vez un servicio completo a los usuarios. Para ello es imprescindible apostar por la modernidad y el buen servicio tanto de pasajeros como de mercancías, así como estar conectado con la futura línea de alta velocidad Madrid-Cuenca-Valencia y con el corredor mediterráneo. La línea de conexión de la alta velocidad basará su incidencia, es decir, la de conexión del aeropuerto con la alta velocidad, en el tráfico de pasajeros; la conexión con la zona de actividad logística, corredor mediterráneo y los tres puertos de su área de influencia será una clara apuesta compartida entre pasajeros y mercancías. Cabe destacar también la próxima construcción de una planta regasificadora en el puerto de Sagunto o Castellón, de forma que gran parte del material peligroso allí generado podría transportarse con un menor riesgo por vía ferroviaria. Desde mi grupo estamos seguros de que si se pone en marcha esta red ferroviaria vamos a conseguir incrementar la mercancía de ferrocarril de forma ostensible, debido a un principio incuestionable en comercio que es buen servicio igual a más pedidos. Señorías, pido que no se tire en saco roto esta proposición no de ley y pongámonos en marcha porque, aunque ahora la voten en contra los miembros del Grupo Popular, lo único que conseguirán será retrasar lo que es imprescindible hacer si realmente tenemos visión de futuro.

Finalmente, el Partido Socialista insta al Gobierno, para que una a los estudios informativos y proyectos de la construcción del tren de alta velocidad Madrid-Valencia otro en el que se complete que el tren AVE llega al aeropuerto de Manises; dos, que realice los estudios y proyectos para una nueva construcción o adecuación de ancho europeo los siguientes tramos ferroviarios: puerto de Valencia-corredor de mediterráneo-zona de actividades logísticas; puerto de Sagunto-corredor de mediterráneo-zona de actividades logísticas; aeropuerto de Manises-zona de actividades logísticas-corredor mediterráneo; y que realice los estudios y proyectos también para nueva construcción del tramo ferroviario puerto de Castellón-estación de mercancías de Villarreal.

Señor presidente, voy a pedir la votación por separado del punto 1 y la última línea del punto 2, que es puerto de Castellón-estación de mercancías de Villarreal.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): En nombre del Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Desde el Grupo Parlamentario Popular nos alegramos —y nos anima a seguir en la línea que hemos iniciado— de que el Grupo Socialista constataste que el acuerdo de enero de este año sobre el tren de alta velocidad es una clara

apuesta por el transporte de viajeros, tal y como consta en la exposición de motivos de esta proposición no de ley. Ahora bien, en la misma exposición de motivos se ha citado el acuerdo de 8 de enero y se dice que no se contempla y no se apoya el tráfico de mercancías por ferrocarril. Eso no es cierto, señor Edo, porque concretamente en el punto 4 se señala que el Ministerio de Fomento se compromete a priorizar la adecuación de las líneas convencionales actualmente existentes. Nos parece que no se ajusta a la realidad vincular la importancia que para el aeropuerto de Manises pueda tener una estrategia de desarrollo del transporte aéreo de mercancías que dependa de su conexión ferroviaria con el puerto de Valencia y la zona de actividades logísticas. La posibilidad de conexión ferroviaria para el aeropuerto de Manises tiene importancia sobre todo desde el punto de vista del tráfico de viajeros. Quiero informar a S.S. que en este momento el Ministerio de Fomento está preparando los pliegos para la licitación de un estudio relativo a las relaciones entre los aeropuertos y la red de alta velocidad, en el cual estará, por supuesto, el relativo al aeropuerto de Manises. En este sentido, hay que anotar que la Generalitat valenciana contempla la ejecución de la línea 5 que une el puerto con el aeropuerto, atravesando el centro de la ciudad, donde conecta directamente con la estación futura del AVE. Respecto al tráfico de mercancías, todo el tráfico ferroviario discurre en estos momentos en España por ancho Renfe. El Ministerio de Fomento ya está estudiando las alternativas técnicamente viables para integrar todos los servicios, independientemente del ancho, en el corredor mediterráneo, como manifiesta S.S., así como también el estudio de accesos ferroviarios a los puertos de interés general del Estado, del que se deducirán las posibles actuaciones a iniciar en los puertos y en particular los que afectan a la Comunidad valenciana.

Para terminar, señor presidente, como el señor Edo ha manifestado que va a solicitar votación separada de los puntos de la proposición no de ley, voy a decir que en su conjunto vamos a votar que no, pero le animo a que por lo menos presente una nueva proposición no de ley para que se incluya la conexión del puerto de Castellón con la estación de mercancías de Villarreal, ya que sabe, y así lo manifestó el secretario de Estado en una pregunta oral que S.S. le efectuó en la anterior Comisión de Infraestructuras, que él mismo se comprometía a que el Gobierno realizara esa conexión para eliminar la vía desierto de Las Palmas-puerto de Castellón porque, como todos conocemos, es una travesía que conlleva cierto peligro y es necesario trasladarla a la futura estación de mercancías. Existe por parte del Gobierno y del secretario de Estado, y así consta en el «Diario de Sesiones», el compromiso del Gobierno y del Ministerio de Fomento para realizar esa obra.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, la siguiente proposición no de ley es del

Grupo Parlamentario Socialista, cuya portavoz en este momento no se encuentra presente por imposibilidad física. Si no hay inconveniente por parte de los grupos parlamentarios la iremos posponiendo hasta que su tramitación sea posible. (**Asentimiento.**) De acuerdo.

— **RELATIVA A LA POTENCIACIÓN DE LOS SERVICIOS DE VIAJEROS Y MERCANCÍAS DE FERROCARRILES DE VÍA ESTRECHA (FEVE) EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000616.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a tramitar la proposición no de ley número 13 del orden del día, relativa a la potenciación de los servicios de viajeros y mercancías de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) en Galicia, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Mixto, concretamente el Bloque Nacionalista Galego.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Para el Bloque Nacionalista Galego es objetivo fundamental conseguir que, en Galicia, las infraestructuras de todo tipo, y en particular las ferroviarias, mejoren y, mientras no mejoran definitivamente, sacarles toda su potencialidad, de tal manera que puedan tener el debido rendimiento social y económico. Y no es normal que las administraciones públicas de Galicia, en particular la Xunta de Galicia, tengan una preocupación particular o notoria respecto a los ferrocarriles de vía estrecha que circulan por el norte de nuestro país. De todas maneras, nosotros pensamos, y así lo venimos diciendo desde hace muchos años, que habría que hacer un esfuerzo para que el potencial de tráfico de viajeros y de mercancías que tiene esta línea llegase por lo menos a un grado de desarrollo acorde con las posibilidades que tienen las sociedades por las que atraviesa. En este aspecto, hay dos zonas en particular que son cruciales: la de Ferrol, San Saturniño, Ortigueira —y, dentro de este corredor, Ferrol-Xuvia—, que ya empieza a ser tratado como una auténtica cercanía gracias a que por este trayecto, en 1999, han viajado 313.181 viajeros y, de éstos, el 68 por ciento en el trayecto Ferrol-Xuvia al que aludí. El segundo trayecto es Viveiro-Ribadeo, en la zona de A Mariña, que también es objeto de preocupación porque ocupa una zona muy poblada y donde, sin duda, el ferrocarril de vía estrecha podía ser optimizado. En el pasado, en la anterior legislatura, incluso se aplicó un plan experimental durante mes y medio, que fracasó por ser aplicado sin la información debida, en el momento de las vacaciones de Navidad y con unos servicios inadecuados desde el punto de vista del horario, aparte de existir poca frecuencia para la cobertura y las necesidades sociales que tenía que asumir.

En cuanto a las mercancías, debe saberse que solamente en el tránsito de 1998 a 1999 la subida del transporte de mercancías fue espectacular en esta línea con origen en Galicia, aumento prácticamente el 68 por ciento. En esta zona hay un puerto en concreto de interés general, Sancibrau, donde está Alúmina-Aluminio y, después, en la zona de Ferrol-Narón, un polígono importantísimo, el de Río Do Pozo, donde cada vez hay más industrias instaladas y la vía del tren pasa a menos de medio kilómetro. Teniendo en cuenta Alúmina, teniendo en cuenta la producción de Megasa, la madera y muchos otros productos con origen en esta zona, sería bueno, cuando menos, estudiar la posibilidad de que esta línea tuviese más rendimiento en las mercancías. Por eso partimos del supuesto de que tendría que haber una mayor colaboración entre la Xunta, los ayuntamientos y FEVE, para posibilitar dos soluciones a muy corto plazo: el plan de mejora de servicios ferroviarios para viajeros entre Viveiro y Ribadeo, teniendo en cuenta que existe un trasiego importante de viajeros entre las dos zonas debido al traslado a hospitales, centros de estudio, grandes áreas comerciales e industrias de la zona, en concreto Alúmina, que hoy se realiza por vehículo particular y por coche de línea, y un estudio de las posibilidades de acceso al puerto de Sancibrau, al puerto de Ferrol y al polígono de Río Do Pozo. Quiero señalar que solamente pedimos un nuevo estudio; no estamos hablando de que esto se haga a corto plazo. Se trata de ver la potencialidad en relación con el tráfico de mercancías y lo mismo en relación con el tráfico de viajeros de Viveiro a Ribadeo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Grupos parlamentarios que desean intervenir?

Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Voy a ser muy breve porque el portavoz del Grupo Socialista que tenía que defender este punto no está en este momento.

El Grupo Socialista va a apoyar esta proposición no de ley, en la línea de lo que venimos haciendo en otros casos en que distintos grupos parlamentarios plantean propuestas de mejora de la red ordinaria del ferrocarril. La semana pasada tuvimos ocasión de hablar del estudio de la reapertura del tren Guadix-Baza-Almendricos y nos pronunciamos a favor de esa iniciativa. En este caso se trata de una iniciativa de un tenor parecido, se trata de que se mejore la línea de viajeros de FEVE así como el transporte de mercancías en Galicia y pensamos que el hecho de que el Ministerio de Fomento esté apostando en este momento por la alta velocidad no puede dejar al margen iniciativas de esta naturaleza. El servicio ordinario de ferrocarril, bien sea de Renfe o de FEVE, debe modernizarse, de forma que le saquemos toda la potencialidad posible.

Por tanto, repito que el Grupo Socialista va a apoyar esta iniciativa del Grupo Mixto.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Delgado.

El señor **DELGADO ARCE**: En relación con esta proposición no de ley del Grupo Mixto, que tiene dos puntos, la posición de nuestro grupo es la siguiente. En relación con el primero de ellos, la mejora de los servicios de FEVE entre Ribeiro y Ribadeo, tenemos que manifestar que este plan de servicios y de mejoras es constante y continuo; que se ha producido una ampliación de horarios, una vez analizada la demanda, durante el período comprendido entre el 21 de diciembre de 1998 y marzo de 1999 y, en vista de la baja ocupación de aquellos trenes, que no superaba el 10 por ciento en ninguno de los horarios, hubo una gran reorganización de las circulaciones de tal manera que los trenes de mayor ocupación durante el período de estudio quedarán cubiertos y que se aumentarán de manera importante las plazas/kilómetro con relación al año 1998, que en días laborables supusieron un incremento del 33 por ciento. En todos los demás trenes que circulan por A Mariña se han realizado cambios de horarios tendentes a la reducción de los tiempos de viaje hacia las ciudades de Ferrol, Oviedo y Gijón, principales puntos de destino de los viajeros de la zona, aumentando de manera importante la calidad de los viajes de largo recorrido. El 1 de julio se pondrá en funcionamiento un nuevo tren que, saliendo de Ferrol a las 10,30 de la mañana, llegará a Ribadeo a las 13,30 y que regresará a Ferrol a las 14,40, con llegada a las 17,45 horas. Actualmente sólo hace este recorrido de lunes a viernes y pasará a hacerlo de forma diaria y, una vez que termine el período vacacional, en el que este tren dará un mayor servicio, se analizará si se considera oportuno seguir manteniendo el servicio durante todo el año y todos los días de la semana.

Por otra parte, debo significar la perfecta relación que existe entre FEVE y los ayuntamientos de esta zona a fin de acercar el ferrocarril a los usuarios. En este sentido, citaré el convenio con el ayuntamiento de Viveiro para construir un nuevo apeadero, que se encuentra con el correspondiente proyecto realizado y en poder de la corporación local toda la documentación, o los contactos que se mantienen con el ayuntamiento de Barreiros para ubicar nuevos apeaderos en el término municipal, las negociaciones con el ayuntamiento de Cervo para atender sus peticiones, como puede ser un nuevo apeadero en la zona de Lieiro o gestiones con el ayuntamiento de Foz y otro tipo de asociaciones de la comarca. La comarca de A Mariña también se ve favorecida por el fuerte aumento de la inversión, tanto en material como en infraestructura, destinada a mejorar la oferta de calidad a los clientes, de modo que el material utilizado para los trenes que

circulan entre Ferrol y Ribadeo o entre Ferrol y Oviedo son todas unidades recientemente reformadas de una serie 2.400, que son más cómodas, que tienen aire acondicionado y con amplios espacios para personas de movilidad reducida.

En este punto de esta primera proposición, diré que FEVE está actuando de una manera suficiente y que se seguirá trabajando para adecuar sustancialmente la demanda, tanto de A Mariña como de otras comarcas.

Por lo que se refiere al segundo punto, que es la potenciación de los servicios de transporte de mercancías por FEVE con origen en Galicia mediante un nuevo estudio, que es lo que se pide, debo manifestar que existen estudios realizados muy recientemente por FEVE en orden a analizar los tráficos de mercancías, sobre todo aquéllos que tienen origen en Galicia, que proceden de los puertos del puerto de Ferrol, del puerto de Sancibrao, y también del polígono de Río do Pozo, de Narón. Lo cierto es que la actuación en materia de infraestructuras viarias no puede contemplarse exclusivamente desde el punto de vista del transporte por FEVE sino que hay que hacerlo de un modo integrado con lo que es el transporte por Renfe y con lo que son las nuevas infraestructuras que se están planteando de transporte por carretera.

Con relación al acceso al polígono de Río do Pozo hay que recordar que la autopista Fene-Ferrol, en la que ya se está actuando, contempla nada más y nada menos que un ramal que va a ir a parar al propio centro de este polígono. Y se contempla un acceso también por carretera a la factoría de Megasa, que está en el término municipal de Narón, en la localidad de Xuvia, desde esta autopista Fene-Ferrol en el lugar de O Cout, y además se contempla la ejecución de un ramal Renfe que eliminará el tráfico rodado. Si a todo esto añadimos que existe un compromiso manifestado por el Ministerio de Fomento de dedicar 1.300 millones de pesetas al acceso al puerto de Ferrol, nos vamos a encontrar con que tanto el actual puerto de Ferrol como el exterior y este polígono van a quedar con una perfecta dotación de infraestructuras.

En la comparecencia del ministro de Fomento del 26 de febrero de 2001 se manifestó muy claramente que en la red explotada por FEVE en la Comunidad Autónoma de Galicia se iba a invertir hasta el año 2007 un total de 9.131 millones de pesetas, de los cuales el Ministerio de Fomento gastaría 5.131 en duplicar la vía Ferrol-Xuvia, en electrificar esta misma vía, en el enclavamiento de la estación de Ferrol, en el bloqueo automático de Ferrol-Xuvia, en el saneamiento de túneles y en el variante de trazado de la Bombilla. Por lo que se refiere a FEVE, y ya concluyo, se ejecutarán obras por valor de 4.000 millones de pesetas, algunas ya están en marcha, como la variante de Narón, las renovaciones de vía al tratamiento de trincheras, y otras como el bloqueo automático Xuvia-Ribadeo, la adaptación de andenes y la red de vías y desvíos en estaciones.

Por todo ello entendemos que no es necesario en modo alguno realizar un estudio que ya está perfectamente realizado y definido y que la actuación del Ministerio de Fomento, de Renfe y de FEVE en su conjunto, además de las que hace la propia Comunidad Autónoma de Galicia en la zona de Ferrol, van a dejar muy claro que habrá siempre un antes y un después de aquellas infraestructuras y que ésta será una de las zonas mejor equipadas en esta materia de la Comunidad Autónoma de Galicia.

— **SOBRE ACTUACIONES PRECISAS EN EL EDIFICIO DEL ANTIGUO CLUB DE REGATAS DE CARTAGENA (MURCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000609.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Vamos a tramitar ahora la iniciativa que quedó antes aplazada, la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 12, sobre actuaciones precisas en el edificio del antiguo Club de Regatas de Cartagena (Murcia). Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra la señora Marzal.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: Si hay un edificio simbólico para la ciudad de Cartagena es el antiguo Club de Regatas, al que recientemente un incendio ha dejado en un malísimo estado y que ha conmocionado a la ciudad.

Situado en las inmediaciones del puerto, en uno de los lugares donde se dan cita quienes visitan y los que habitan la ciudad, el edificio siniestrado corresponde a un proyecto de un arquitecto modernista, casualmente el suegro de Carmen Conde, y es un magnífico ejemplo de esta arquitectura, que fue inaugurado en el año 1911 y declarado posteriormente bien de interés cultural. Este inmueble es propiedad de la autoridad portuaria de Cartagena y se encuentra actualmente sin uso debido a la construcción de un nuevo club. Por esta razón el consejo de administración del puerto había acordado iniciar los trámites para acceder a la corporación de prácticos del mismo su uso y mantenimiento durante treinta años, con la obligación de acometer su rehabilitación. Sin embargo, no se había emprendido todavía la rehabilitación cuando se produjo el incendio que acabamos de comentar. Estos hechos han puesto en evidencia que el edificio del antiguo Club de Regatas ha estado en tierra de nadie, a pesar de corresponder a la autoridad portuaria su custodia y conservación como legítima propietaria del BIC, tal y como reconoce la propia directora general de Cultura de la Comunidad Autónoma de Murcia, que recuerda, como recordamos todos, que la Ley de patrimonio histórico obliga a los propietarios de un monumento BIC a conservar, mante-

ner y custodiar la obra. La directora general no se atreve a acusar a los responsables de la autoridad portuaria de dejadez y de abandono, pero dice bien claro que la ley les obliga a custodiar lo que no han custodiado.

Según las noticias que se han difundido el Club de Regatas, como digo, ha sufrido algún otro conato de incendio, es lugar habitual de refugio de indigentes, y no se encuentra protegido de ninguna de las maneras. Entendemos que la autoridad portuaria aquí no ha ejercido la responsabilidad que le correspondía y nos parece terrible que se vea condenada, porque así se lo está reconociendo la ciudad, a cargar con la lacra de haber destruido un edificio simbólico para la ciudad a la que en ningún caso debería privársele de este edificio, a pesar de la negligencia, la dejadez y el abandono en el que ha estado sumido por su propietario legítimo, que es la autoridad portuaria de Cartagena.

La proposición no de ley se dirige a proponer al Gobierno a que inste al Ente Puertos del Estado para que a su vez ordene a la autoridad portuaria de Cartagena que asuma las responsabilidades que le corresponden como legítima propietaria del edificio del Club de Regatas y proceda a la restauración del inmueble y al mismo tiempo que acometa la revisión del dique sobre el que se asienta, por si hubiera algún riesgo o fuera conveniente repararlo como paso previo a las obras del Club de Regatas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Existe una enmienda del Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa y fijación de posición respecto a la iniciativa, tiene la palabra el señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Efectivamente el antiguo edificio del Club de Regatas de Cartagena es emblemático en la ciudad, forma parte de su fisonomía y es un elemento singular dentro del puerto de Cartagena. En su recuerdo ancestral de todos sus habitantes al menos en el último siglo y es una pena —estoy de acuerdo con las manifestaciones de la diputada socialista— que ese edificio haya devenido al estado y la situación en la que se encuentra.

Eso no obsta para que tengamos que significar algunas cuestiones de la intervención que ha tenido la señora Marzal. Nada tenemos que decir sobre la cualidad del edificio y su enmarque, que forma parte de la propia personalidad de la ciudad, pero no así sobre la aseveración tan categóricamente realizada sobre la autoría del mismo. Es cierto que tradicionalmente se ha dicho que el edificio correspondía al arquitecto Victor Beltri, pero la verdad es que, por los antecedentes que existen en la propia autoridad portuaria, anteriores a su construcción, y los hemos estado revisando, y posteriores a la misma, desde el año 1909 hasta la actualidad, no se puede precisar exactamente cuál fue el autor del edificio, con independencia de que no pongamos en tela de juicio su valor arquitectónico. Esa manifestación debe

ser tenida en cuenta a la hora de la nueva propuesta que vamos a realizar. Solamente hay un libro de Javier Pérez Rojas, que se llama *Cartagena 1874-1936, transformación urbana y arquitectura*, donde su autor significa que, aunque en ninguna de las crónicas de la inauguración se habla de su arquitecto, el nuevo edificio es obra de Beltri. Y en la autoridad portuaria, como he significado anteriormente, sólo hay una referencia, que tampoco garantiza, a la posible autoría de un arquitecto denominado Francisco Oliver.

También es necesario que quede constancia de la supuesta, que no real, dejadez por parte de la autoridad portuaria. Quiero señalar que en el año 1984 el edificio ya fue declarado en ruina y posteriormente, en el año 1992, fue declarado en ruina inminente por acuerdo del Ayuntamiento de Cartagena, fechas en las que el edificio, lejos de ser responsabilidad de la autoridad portuaria, era responsabilidad del Club de Regatas de Cartagena, según documentos concesionales en los cuales lo tenía absolutamente entregado. No ha sido hasta el 22 de junio del año 2000, en el que el Club de Regatas dispuso de un nuevo emplazamiento también construido por la autoridad portuaria, cuando ha sido devuelto a la misma. Por tanto, pueda tener algún grado de la responsabilidad que se le ha achacado. Es cierto que los edificios se deterioran y además, en un puerto, todo el mundo sabe que la cercanía con el mar hace que los edificios tengan necesidad de unos mayores cuidados. Tampoco vamos a hacer culpable a la asociación del Club de Regatas de Cartagena. Ha tenido un elemento más distorsionador cual ha sido que los cimientos del dique donde estaba construido el edificio también tienen una situación ruinosa e irreconstruible, que ha hecho que se produzca con mayor virulencia la situación de ruina del inmueble. El último incendio fortuito se provocó justo en el momento en que la anterior directiva del Club de Regatas lo dejó y se debía proceder a su reconstrucción por los prácticos, tal como ha manifestado la señora Marzal, en nada perjudica a una situación absolutamente irreconstruible.

Como quiera que la reconstrucción del edificio, desde el punto de vista técnico, o la restauración del edificio, como se solicita por parte de la señora proponente, parece absolutamente imposible, lo que le parece al Grupo Popular es que Cartagena no debe perder un edificio tan emblemático. Estamos de acuerdo. Parece mucho más factible, y quizá sea la única manera de obtener la finalidad que ambos grupos tenemos en esta mañana, la viabilidad de la transacción de la enmienda de modificación que hemos propuesto, en la cual, al margen de haber dejado clara la inexistencia de responsabilidad por parte de la autoridad portuaria de Cartagena, significamos que, en el caso de que técnicamente no fuera posible la restauración del edificio, se reconstruya previa obtención de los moldes imprescindibles para que pueda reconstruirse con la misma estructura y apariencia que tiene en la actualidad. Además, decimos

que, habida cuenta de la situación del dique, que está en estado ruinoso, y que ninguna solución técnica permite su estabilidad para dar cabida nuevamente al edificio, previa su acreditación técnica, se reconstruya en el sitio más cercano a su actual emplazamiento. Todo ello, como vengo señalando, para mantener la presencia emblemática de este edificio en la silueta urbana de la ciudad.

Quiero significar que, por un error mecanográfico, hay una palabra en la enmienda de modificación que hemos presentado que carece de sentido. En el segundo párrafo, la primera vez que se habla de reconstrucción, cuando dice: no sea viable la reconstrucción del antiguo edificio, debe decir: no sea viable la restauración del antiguo edificio Club de Regatas, adquiera el compromiso de reconstrucción y dicha enmienda sigue tal y como está redactada.

Por tanto, la postura de mi grupo, señor presidente, y con esto termino, es solicitar del Grupo Socialista que admita nuestra enmienda, en cuyo caso nos comprometeríamos en los términos de la misma.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Hemos tomado nota en la Mesa de la corrección técnica que propone.

La señora Marzal tiene la palabra a los solos efectos de decir si acepta la enmienda o no.

La señora **MARZAL MARTÍNEZ**: El Grupo Socialista acepta la enmienda, independientemente de las valoraciones iniciales que ha hecho el señor Ayala. Nos parece que será una fórmula posible para que Cartagena no pierda para siempre el edificio tan emblemático que se incendió.

— **RELATIVA A LA ELIMINACIÓN DE PASOS A NIVEL EN LA PROVINCIA DE ALMERÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA (Número de expediente 161/000639.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a tramitar la proposición no de ley con el número 14 del orden del día, relativa a la eliminación de pasos a nivel de la provincia de Almería. Su autor es el Grupo Socialista y para su defensa, tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, la proposición no de ley que voy a defender en nombre del Grupo Socialista tiene como objetivo fundamental instar al Gobierno a que elabore un plan de supresión de pasos a nivel en la provincia de Almería. Este es un objetivo que debería ser válido para cualquier provincia e incluso debería plantearse en todo el territorio nacional, porque la lógica dice que es bueno que, cuando se tiene que suprimir un paso a nivel, en muchos

casos incluso los que no son competencia del Ministerio de Fomento sino que son o bien de la comunidad autónoma o bien de los ayuntamientos y se tiene que hacer mediante convenio, haya unas reglas de juego conocidas por todo el mundo, para que todo esté en igualdad de condiciones para acceder a esa eliminación del paso a nivel que se demanda en estos momentos.

Yo diría que hay tres razones de ámbito político que hacen necesario ese plan de supresión de pasos a nivel. En primer lugar, están las manifestaciones del ministro de Fomento, tanto en la comparecencia del día 15 de junio del año 2000 como la del 17 de enero de 2001, cuando compareció por motivos de un lamentable suceso en un paso a nivel de Lorca, en la provincia de Murcia. El ministro, en ambas ocasiones, manifestó que la seguridad era uno de los objetivos básicos de la política del Ministerio de Fomento en esta legislatura. En este momento me voy a referir fundamentalmente a la seguridad en política ferroviaria. Esto llevaba consigo no solamente el cumplir que hay que eliminar todos aquellos pasos a nivel que tuviesen un momento superior a 24.000, que ya lo establece la legislación vigente, aquellos cuyo producto de la intensidad media de vehículos por el número de trenes que atraviesan el paso a nivel sea superior a 24.000, sino también —y ese fue un compromiso en firme— modificar la legislación para que se eliminen todos los que tengan un momento superior a 1.500. El portavoz del Grupo Socialista, señor Segura, alabó esa iniciativa del Ministerio en ese momento y es de alabar. Este es uno de los elementos fundamentales que nos impulsan a pedir un plan de supresión de pasos a nivel.

En segundo lugar está la situación que tenemos en Almería. Hay 32 pasos a nivel; cinco tienen un momento superior a 24.000, dos, un momento entre 1.500 y 24.000 y el resto tiene momentos inferiores a 100. No estamos hablando de todos los pasos a nivel, sino de los que incumplen la legislación vigente o la futura legislación. Otro elemento que nos induce a pedir este plan de supresión de pasos a nivel es la situación o la actuación que ha venido desarrollando en los últimos años el Ministerio de Fomento respecto a la supresión de pasos a nivel. Desde el año 1996 al año 2000, las inversiones en supresión de pasos a nivel en la provincia de Almería han sido: En 1996, 80 millones de pesetas; en 1997, 425 millones; en 1998, 69.500.000 pesetas; en 1999, 2.300.000 pesetas; en el 2000, 1.657.000 pesetas y, en el 2001, cero pesetas. Está clara la gran divergencia en cuanto a los recursos que se han destinado a la supresión de pasos a nivel. Pero más sorprendente resulta si decimos que toda esta inversión, que ha sido en total 578.620.000 pesetas, se ha realizado en un solo municipio, en el de Gádor. Uno puede pensar que será porque el alcalde de Gádor es del Partido Popular; probablemente no será así. Pero, cuando no se establecen unas reglas del juego claras para la eliminación de pasos a nivel, se puede pensar eso. Los pasos a nivel no

están solamente en Gádor; están en Benahadux, en Huércal, en Almería ciudad (por cierto, uno que está provocando últimamente alguna que otra manifestación), en Pulpí, en Fiñana, en Abrucena y en Santa Fe.

El Grupo Socialista cree lógico que se establezcan unas reglas del juego para la eliminación de estos pasos a nivel, unas reglas del juego que sean conocidas por todos los ayuntamientos que tienen el problema y por supuesto también por la Junta de Andalucía, porque algunos de esos pasos a nivel son de su competencia. Por eso digo que sería conveniente definir entre todos un marco que permitiese hacer previsiones a los ayuntamientos, a la Junta de Andalucía y al propio Ministerio de Fomento, para que los ciudadanos sepan en qué momento será posible la eliminación de esos pasos a nivel. Porque si bien sabemos que ha disminuido sensiblemente el número de accidentes en pasos a nivel en los últimos años, lo cierto es que en el año 2000, en el que la cifra fue muy baja, hubo 33. Insistimos en la necesidad de este plan por varias razones. Tengo una información que puede ser relevante. Este año se van a eliminar 14 pasos a nivel. En Andalucía solamente, hay 10 pasos a nivel con momento superior a 24.000. Pues bien, de esos 14 pasos a nivel que se van a eliminar, ninguno es de Andalucía, teniendo Almería cinco pasos a nivel con momento superior a 24.000. La propuesta que hace mi grupo es que ese plan de actuación debe contener la inversión anual dedicada a esta finalidad, la evaluación del coste de eliminación de los cinco pasos a nivel con momento superior a 24.000, el coste de la eliminación de los dos pasos a nivel que tienen momentos entre 1.500 y 24.000 y una periodicidad en las acciones a desarrollar en este tema.

Siguiendo la línea que viene manteniendo el Grupo Socialista, no estamos diciendo que se eliminen ya los pasos a nivel. Lo que estamos planteando es que se haga un estudio de cómo se efectuaría la eliminación de esos pasos a nivel que en este momento no están cumpliendo la legislación vigente. Por tanto, pedimos el apoyo del Grupo Popular. Sin lugar a dudas, eso dará confianza y seguridad a los ciudadanos y a los ayuntamientos, ya que, como he dicho anteriormente, muchos de ellos se sienten agraviados al ver cómo pasa el tiempo y sus pasos a nivel no son suprimidos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa**) Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Matarí.

El señor **MATARÍ SANZ**: Señor Contreras, de verdad que siento tener que afearle la proposición no de ley que hoy nos ha presentado, pero es que, como intentaré demostrar a continuación, no tiene justificación posible y, a mi juicio, su intervención lo ha corroborado.

Tengo que decir que es digno de reconocimiento pero al mismo tiempo incomprensible su precipitado y

reiterado interés por querer resolver en unos meses todos los problemas de infraestructura de nuestra provincia, y tengo que decirle que es una verdadera pena que no formara usted parte del equipo del señor Borrell o del señor Cosculluela porque estoy seguro de que hoy Almería tendría ya AVE, la autovía del Mediterráneo estaría concluida, por supuesto el soterramiento estaría hecho, la línea férrea Guadix-Almendrico-Baza no se hubiera suprimido y hasta incluso hubiera usted sido capaz de haber convencido al señor Chaves para que concluyera de una vez la tristemente famosa A-92. Tampoco quedaría ningún paso a nivel en nuestra provincia.

Señor presidente, yo creo que hay que ser un poco más rigurosos a la hora de presentar este tipo de iniciativas, que hay que combinar la cantidad con la calidad y que el afán por salir en los periódicos no puede estar reñido con la seriedad. Comienza el texto de la proposición, y lo ha reiterado en su intervención, diciendo textualmente que Almería ha estado olvidada en los últimos años en lo que se refiere a la eliminación de pasos a nivel. ¿A qué últimos años se refiere, señor Contreras? ¿Se refiere a los cinco años de gobierno del Partido Popular? Se han suprimido siete pasos a nivel. ¿Se refiere a los 10 últimos años de gobierno del PSOE, de 1986 a 1995? Se suprimieron nueve pasos a nivel. En cinco años se han suprimido siete y en nueve años se suprimieron nueve. Usted me dirá.

Yo le invito, señor Contreras, a abandonar la demagogia permanente y el cinismo de que hace gala en todas sus intervenciones y en todas sus propuestas relativas a las infraestructuras de Almería. En lo que se refiere al contenido y a la petición concreta de esta proposición estaríamos hablando, como usted ha dicho, de un extraordinario plan para siete pasos a nivel cuyo momento de circulación es superior a 1.500, pero hay que saber también que atendiendo a la normativa vigente (Ley de ordenación de los transportes terrestres y reglamento que la desarrolla, de 1990), serían cinco pasos a nivel los que habría que suprimir obligatoriamente. Y hay que recordar, como ha dicho muy bien el señor Contreras, que el objetivo de 1.500 lo fijó el ministro en su comparecencia en esta Comisión el 17 de enero de este mismo año y que es un objetivo que se va a plasmar en una próxima modificación legislativa.

El Grupo Socialista propone un plan al Ministerio de Fomento para suprimir siete pasos a nivel. Muy brevemente y para concluir, señor presidente, tengo que informar a la Comisión y al señor Contreras de la situación de esos siete pasos a nivel. De los cinco obligatorios, según la legislación vigente, tres son competencia de la Junta de Andalucía; en concreto, dos de ellos se sitúan en el municipio de Gádor. Pero es que, señor Contreras, los pasos a nivel habrá que suprimirlos donde están. Los nueve que se suprimieron de 1986 a 1995 estaban en ayuntamientos socialistas. Por tanto, es absurdo hablar de si un ayuntamiento es de un parti-

do u otro, porque si los pasos a nivel están en Gádor habrá que suprimirlos en Gádor. De hecho, dos de esos tres pasos que son competencia de la Junta de Andalucía están en el municipio de Gádor y ya disponen de proyecto constructivo, aunque tengo entendido que los proyectos no satisfacen al ayuntamiento de ese municipio. Un tercer paso a nivel situado en Benahadux está en fase de ejecución por parte también de la Junta de Andalucía. ¿Qué hacemos, señor Contreras? ¿Le decimos al señor Chaves que no se preocupe, que usted y su grupo han decidido que lo haga el Ministerio de Fomento? Seamos serios, señor Contreras. De los otros dos pasos a nivel con momento de circulación superior a 24.000 puedo decirle que, en el caso del situado en Huércal de Almería, el proyecto de supresión está en fase de redacción en el Ministerio de Fomento. En cuanto al paso a nivel situado en el municipio de Almería, ya sabe usted que el próximo 10 de julio se constituye la comisión técnica Ministerio-ayuntamiento para estudiar el soterramiento. Por último, con respecto a los dos pasos a nivel que se incorporarían de acuerdo con los nuevos objetivos anunciados por el ministro en la comparecencia del 17 de enero, no existe ningún inconveniente en acometerlos y serán suprimidos también dentro de los nuevos compromisos contraídos.

Por tanto, señor presidente, señorías, me parece que queda demostrada la inutilidad de esta proposición. El Ministerio de Fomento está cumpliendo sus obligaciones y ampliando sus compromisos. Lo que hace falta ahora es que, por una vez, el Gobierno socialista de la Junta de Andalucía cumpla algún compromiso con la provincia de Almería.

— **SOBRE MEDIDAS COMPENSATORIAS PARA LA PROVINCIA DE ZAMORA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000677.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la proposición no de ley que figura en el número 15 del orden del día, sobre medidas compensatorias para la provincia de Zamora, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Cuadrado.

El señor **CUADRADO BAUSELA**: En la propuesta aparece el término compensación o medidas compensatorias y tengo que explicar en primer lugar el porqué de esa calificación.

La provincia de Zamora, aunque quizá no es suficientemente conocido, tiene unos datos francamente dramáticos en relación con el resto del país. Como es lógico, cuando somos diputados por cada una de las circunscripciones intentamos hacer propuestas que beneficien la calidad de vida de nuestros convecinos, pero no todas las provincias en España están en las mismas condiciones. Yo no voy a dar muchos datos pero sí

puedo elegir uno que es suficientemente significativo de lo que estoy diciendo. La tasa de actividad mide bastante bien el grado de desarrollo de una sociedad. Pues bien, si en España la tasa de actividad es del 51 por ciento, en la provincia de Zamora es del 37 por ciento. Es la provincia con menor tasa de actividad. Pero hay algo mucho peor. La siguiente provincia en tasa de actividad tiene un 41 por ciento,; Teruel y Cuenca tienen esa tasa. Esos 4 puntos significan mucho. Significan, por ejemplo, que una provincia que tiene poco más de 50.000 ocupados para ocupar el puesto que tiene la siguiente provincia, la penúltima provincia, tendría que tener algo así como 5.000 empleos más. Y en una provincia con poco más de 50.000 empleos esto es mucho. Esta es la tragedia que vive la sociedad zamorana y es lo que ha hecho que de manera reiterada se venga manifestando en ese sentido. Hace no mucho, en el mes de febrero, 20.000 zamoranos estuvieron en la calle y en una provincia como Zamora esto es mucho. Yo creo que recibieron un insulto por parte del señor ministro de Fomento, fuimos calificados —porque yo estuve en esa manifestación— como incautos. Efectivamente, muy incautos tenemos que ser los zamoranos para, con estos datos, no hacer algo más, porque son datos dramáticos. Insisto en que no es que sea la última provincia, sino que la siguiente está a mucha distancia. Hay una barrera entre Zamora y la siguiente provincia, desde el punto de vista del dato socioeconómico, que es el que mejor indica el grado de desarrollo de una provincia. Por tanto, compensación, porque la provincia de Zamora la necesita y porque además el Estado no puede mirar para otro lado cuando se producen diferencias territoriales como estas. Además compensación porque la inversión pública ha de jugar un papel muy importante en todo el territorio nacional, pero especialmente en aquellos territorios que han perdido el tren del desarrollo y que están en una situación mucho más difícil que el resto del territorio nacional.

¿Qué es lo que ha pasado con la inversión pública en Zamora? Voy a poner algún ejemplo y en la réplica seguramente voy a escuchar las mismas cosas que escuché en los años 1997, 1998, 1999 y 2000, exactamente las mismas y es que se siguen presupuestando en los Presupuestos Generales del Estado inversiones en la provincia de Zamora, inversiones vitales, que año tras año se incumplen. El hecho más significativo, aunque no es el único, es el del desdoblamiento de la N-122 entre Tordesillas y Zamora. Este proyecto ha venido siendo presupuestado en los años 1997, 1998, 1999, 2000 y 2001 y en cada uno de esos presupuestos se ha producido la misma historia presupuestaria. Una vez que se ha presupuestado, se abandona el proyecto y no se hace absolutamente nada. Por tanto, cuando los zamoranos leemos, y se hacen ruedas de prensa para ello, que se va a invertir en esta carretera —podríamos decir lo mismo del desdoblamiento León-Benavente o de Palencia-Benavente—, por ejemplo, 1.063 millones

en el año 1999 y que se prevén 6.000 para el 2000 y 8.000 para el 2001 nos lo creemos o tendemos a creérselo, pero cuando lo hemos visto ya en 1998 y en 1997 y lo vemos otra vez en el 2000 y no se ejecutan las obras, indudablemente, cuando hablamos de compensación nos referimos a empezar por exigir que se cumplan aquellos presupuestos que se han visto en los Presupuestos Generales del Estado. Esto no se ha hecho.

Es más, les contaré a SS.SS. una pequeña anécdota. Cuando voy a Zamora suelo pararme donde supuestamente existe una primera piedra encerrada de esas obras. Obras que fueron adjudicadas en el mes de febrero. No he encontrado tal piedra. Por supuesto, ninguna máquina ni ninguna obra. Incluso si alguien puede ayudarme a encontrar la piedra y me dice exactamente donde está, la buscamos, pero la piedra está allí, seguramente olvidada o sola. Se hizo una gran inauguración de la primera piedra, se hizo justamente cuatro días antes de que 20.000 zamoranos saliéramos a la calle a decir basta ya de estas tomaduras de pelo.

Ocurre exactamente igual con los regadíos. La margen izquierda del Tera era un proyecto de regadíos importante en la provincia, se señala también en la propia propuesta, un importante plan de regadíos. Se paraliza en el año 1996 después de haber puesto varios miles de hectáreas en regadío y ni una sola hectárea de regadío desde entonces hasta hoy. Cuando a uno le han contado cosas en 1997, en 1998, en 1999, en 2000 y ahora me las van a volver a contar sobre los proyectos que tiene ese ministro que nos llamó incautos a los zamoranos, uno tiene que hablar de compensación. compensación por los años 1997, 1998, 1999, 2000 y lo que llevamos del 2001 por lo mismo. No ocurre solamente eso con esta obra, ocurre con otras obras exactamente igual.

Para concluir mi intervención diré que hay una segunda propuesta en la que se propone que para la red de carreteras se establezca una compensación que afecte a los Presupuestos Generales del Estado, que afecte al Estado, al Gobierno, al Ministerio de Fomento, en 3.000 millones de pesetas. No es nada en comparación con lo que se ha presupuestado y no se ha ejecutado durante estos cinco años, es insignificante, es un porcentaje insignificante. En el año 1987 el señor Aznar estuvo en mi provincia y durante un mitin en Benavente, con la capacidad que tiene para construir frases, dijo dos que no se le han olvidado a ningún benaventano. Volveré en tren y habrá partos en el hospital de Benavente. No ha vuelto en tren ni en ningún otro medio de comunicación, en tren no podría. Se comprometió públicamente, solemnemente, y hace muy pocos días miles de benaventanos salieron a la calle para exigir un hospital que ya va siendo hora de que se construya en la ciudad. Hay autovías en la provincia de Zamora, que fueron adjudicadas en su momento y ejecutadas. La última adjudicación de un

kilómetro de autovía en la provincia de Zamora se hizo en diciembre de 1995. Como he visto que se hacen muchas referencias en esta Comisión al pasado y se citan nombres del pasado, les digo que la última se hizo en 1995. Desde entonces ni una más. Pero estamos acostumbrados, no sólo nos llaman incautos, sino que además nos quieren hacer comulgar con ruedas de molino. Yo estoy preparado para comulgar una vez más con ruedas de molino, para que se me diga que la N-122 no se hizo en la etapa socialista, que se va a hacer en la etapa del Partido Popular —no se sabe cuándo—, que la primera piedra existe y que se adjudican obras en la provincia de Zamora que nunca se ejecutan. Ni un solo kilómetro de autovía ni una sola hectárea de regadío en cinco años, pero estoy dispuesto a escuchar una vez más las mismas cosas y los mismos argumentos. Afortunadamente, en la provincia de Zamora ya nos conocen a todos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): ¿Grupos que desean intervenir?

Por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: La verdad es que es una pena que este debate se sustancie en Comisión y con cinco minutos de tiempo, pero es obligado y a esta regla estamos.

En primer lugar, quiero decir que es bueno que se produzca este debate parlamentario, porque el Partido Socialista en Zamora nos tiene acostumbrados a aprovechar otros foros de discusión distintos de los institucionales. Hay un ayuntamiento, hay una diputación, hay una Junta de Castilla y León y hay un Congreso de los Diputados y es bueno que los debates se hagan en las instituciones y no en la calle, utilizando a los agentes sociales, que, llenos de buena voluntad y de amor a Zamora, como el señor Cuadrado y yo mismo, hacen lo mejor que saben y pueden. Pero, señor Cuadrado, me congratulo de que por fin el Partido Socialista de Zamora haya decidido traer a esta institución, a esta casa, lo que es debate propio y apto de ella.

En su intervención, que se puede replicar en infinitos puntos, aunque no sé si tendré suficiente tiempo para hacer referencia a todos ellos...

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Ortiz, si usted necesita un poquito más de tiempo, esta Presidencia se lo dará con mucho gusto.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Muchas gracias, presidente. Quiero decir que existen coincidencias y discrepancias, como en todo debate político. Hay coincidencia en que Zamora es protagonista desgraciada de una serie de datos negativos, unos, objetivos y otros, menos objetivos. Es objetiva la tasa de actividad, a la que ha hecho referencia el señor Cuadrado, el dato de

pérdida de población, el envejecimiento de la misma. Ese parámetro del bienestar que se inventa el anuario social de España 2000, según el cual Zamora —y la expresión no es del anuario, sino de un parlamentario, don Demetrio Madrid, el día 23 de mayo en el Senado— es la provincia en la que peor se vive de España se puede compartir difícilmente. Y naturalmente utiliza ese parámetro, y es una pena que el Grupo Parlamentario Socialista no lo haya desmentido y el señor Cuadrado tampoco, y falta de seguridad.

Señorías, muchos de ustedes no conocen Zamora. Este diputado, obviamente, sí, como el señor Cuadrado y como el otro diputado por Zamora que me acompaña, don Fernando Martínez Maillo, pero pensar que Zamora es una provincia ayuna de seguridad es sencillamente increíble, porque hay unos incendios en verano que deterioran el parámetro. Consiguientemente, coincidencia en lamentar con el señor Cuadrado los datos negativos que conciernen a Zamora. Habría que decir que estos datos no son de ayer, señor Cuadrado, yo los conozco desde hace muchos años, desde los gobiernos de UCD y desde luego durante los catorce años de Gobierno del Partido Socialista, a los que no tengo más remedio que referirme, señor Cuadrado. No me lo reproche a priori. Ante esos datos, la actitud de los gobiernos socialistas en el pasado no ha sido precisamente activa. No quiero referirme al Plan director de infraestructuras, en el cual la 122 no existía como autovía. Hay unas declaraciones famosas y ultracitadas del señor Borrell, de la que hago gracia a S.S., porque Zamora era algo así como un desierto, donde no había intensidad de tráfico para justificarse una autovía. Y no digamos el ferrocarril. El poco ferrocarril que existía, lo suprimieron los gobiernos socialistas y desde luego de que el AVE pase por nuestra provincia no hay ni indicios en los planes de la etapa socialista, singularmente del señor Borrell.

En cambio, el Grupo Parlamentario Socialista hoy nos sorprende con una proposición de ley, que en parte es explicable, porque afortunadamente en Zamora hemos pasado de la etapa en que no había ni proyectos ni planes a una etapa en la que hay planes y lo que se discute son las fechas. De la 122, en la etapa socialista ni se hablaba. Ahora, al menos, lo que se discute y lo que se urge es la fecha de iniciación de las obras. Y naturalmente aprovecho para desmentir una afirmación especialmente significativa que ha hecho S.S. Que el último kilómetro de autovía de Zamora es del año 1995. Señoría, de este año es la adjudicación de un tramo de la 122 con nivel de autovía, el tramo de Tordesillas a Villaesper, 16.000 kilómetros. Bien, Tordesillas-Villaesper-Zamora. Y es algo que en Zamora no se ha pensado nunca seriamente, que tenga la condición de autovía toda la nacional 122, desde Tordesillas a la frontera con Portugal. Y, en particular, el puente de Quintanilla tiene un proyecto que está adjudicado. En definitiva, repito los argumentos de mi compañero el

señor Bahamonde en el Senado, hace muy poco, ante la moción, en término de propuesta, de aquella Cámara, del señor Madrid. La moción la calificó de tardía, de inútil y de capciosa. Yo podría repetir aquí prácticamente los mismos términos. Pero, después, con la venia del presidente, haré una referencia al *petitum* concreto que sigue a su fundamentación.

Cuando en el Plan de infraestructuras 2000-2007 se destina a la provincia de Zamora, según tuvo ocasión de ser informada la sociedad zamorana y los agentes sociales, con una inversión de 300.000 millones de pesetas, de los cuales 192.000 son de infraestructuras, 9.000 de infraestructuras sanitarias y 27.000 millones de pesetas en el marco del Plan hidrológico, amén del tren de alta velocidad, el señor Cuadrado nos trae a esta Cámara esta proposición de ley, que, insisto, tiene algo compartible, lo que pide son fechas, ya no cuestiona la existencia de planes, algo distinto de lo que mi grupo, en los años 1991, 1992, 1994, 1995 cuestionaba, que era pedir inversiones. Ahora sólo se cuestionan las fechas. **(El señor vicepresidente, Companys Sanfeliú, ocupa la Presidencia.)** En este contexto es explicable que el señor ministro de Fomento, cuando hay planes por 300.000 millones de pesetas, en esta ocasión y en este momento se convoque a las fuerzas sociales y el ministro utilice el adjetivo de incautos. Cuando han tenido catorce años para formular estas reclamaciones, lo hacen justamente ahora, precisamente en el momento en que los planes están en marcha y por cifras no despreciables.

Consiguientemente, señor Cuadrado, nada de mirar para otro lado; no, se mira a Zamora y hay compromisos por 300.000 millones de pesetas. Esto no es mirar para otro lado. Cuando quiera, le enseño la piedra, señor Cuadrado, que ya no es piedra, que son máquinas en marcha; cuando quiera, coincidimos en un viaje hacia Zamora y con mucho gusto. Además, después de ver la piedra, hasta le invito a una copa. Naturalmente, después de ver y tocar la piedra, como Santo Tomás.

Señor Cuadrado, cuando he leído el *petitum* de su proposición, me he acordado de aquella máxima, de aquel eslogan de mayo de 1968. Aquello que decía: ser realistas, pedir lo imposible. Ciertamente, lo que pide S.S. es lo imposible. En el año 2001, no el 2002 ni el 2003, ni en el horizonte del Plan de infraestructuras, sino este año precisamente, y le recuerdo que estamos en junio, pide un listado de cosas, de cuya situación con la venia del presidente le puedo informar. Bien es verdad que a mí esta máxima de ser realistas y pedir lo imposible se me convierte en otra, que sería algo así: hacer deprisa y en un momento lo que nosotros no hicimos en catorce años. Esta sería la traducción de esa máxima de la revolución del sesenta y ocho.

No sé si la Presidencia es capaz de concederme dos minutos más. Supongo que sí.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companyns Sanfeliú): Los tiene, señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Pasando al *petitum* concreto, quiero decirle que en la nacional 122, tramo Toro-Zamora, frontera con Portugal, el tramo Tordesillas-Villaesper, que S.S. se regocija diciendo que en Valladolid, está en ejecución; es lo que está en la piedra a la que con tanto escepticismo alude el señor Cuadrado (**Rumores**). El tramo Toro-Zamora tiene un proyecto actualmente en redacción con plazo de finalización vigente en noviembre de 2001, de este año. El tramo Zamora-frontera con Portugal está en tramitación para licitación del concurso de redacción del estudio informativo y el puente de Quintanilla tiene un proyecto de construcción aprobado el 5 de abril de 2001.

En la autovía de la Plata, el tramo León-Benavente se iniciará este año, como ha reiterado el ministro múltiples veces. El tramo en la autovía de la Plata Benavente-Zamora-Salamnca, en lo que concierne a Benavente-Zamora, está en trámite de contratación la redacción del nuevo estudio informativo, que tiene un presupuesto de 23.000 millones de pesetas. El tramo Zamora norte-Zamora sur tiene un proyecto de construcción en redacción con plazo de finalización en octubre de 2001, de este año, con un presupuesto de 13.000 millones de pesetas. Del tramo Morales del Vino-Corrales, está en trámite de contratación la redacción del proyecto de construcción, con un presupuesto de 4.500 millones de pesetas. Y el tramo Corrales-El Cubo de Tierra del Vino, en trámite de contratación, para la redacción del proyecto de construcción, con presupuesto de 6.200 millones de pesetas. La autovía Palencia-Benavente está pendiente de declaración de impacto ambiental, a admitir por el Ministerio de Medio Ambiente. Y Zamora-Mombuey no cuenta en el Plan de infraestructuras, pero hay un proyecto de la Diputación de Zamora de la nacional 631 que este diputado está negociando, lo digo con toda claridad, con la Dirección General de Carreteras. Hay una segunda parte de la proposición del señor Cuadrado, que olvida un principio presupuestario fundamental, que es el principio de especialidad, que se adscriban, para carreteras de carácter regional y provincial de recursos del Estado, 3.000 millones de pesetas en vía convenio. Esto vulnera el principio de especialidad presupuestaria o forzaría a una reasignación de los créditos presupuestarios.

En materia de regadíos —acabo ya en un minuto, señor presidente; no me resistía, ante el escepticismo de los datos, a dar el dato, que es lo único que puede desmentir las afirmaciones gratuitas—, hay inversiones por 27.000 millones de pesetas contempladas en el Plan hidrológico nacional, de próxima aprobación por el Senado y rápida inserción en el Boletín, como sabemos todos. Y en particular me refiero a una partida, los canales principales de la zona regable de la margen

izquierda del Tera, a la que con tanto escepticismo se ha referido el señor Cuadrado, por 4.700 millones de pesetas.

En definitiva, vuelvo al principio, señor presidente, su proposición y su deseo de que todo se haga mañana está en pugna con los trámites presupuestarios que exige la transparencia y además el sentido común.

— **RELATIVA A LA UBICACIÓN DE LA AGENCIA EUROPEA DE SEGURIDAD MARÍTIMA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000685.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Companyns Sanfeliú): Pasamos al siguiente punto del orden del día: proposición no de ley relativa a la ubicación de la agencia europea de seguridad marítima. Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez. (**El señor presidente ocupa la Presidencia.**)

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: El tema que vamos a tratar es muy sintomático del funcionamiento de las instituciones de la Unión Europea, de la forma de conducirse los Estados que pertenecen a ella y del papel que ocupamos lo que denominan en argot comunitario algunas regiones periféricas al respecto. Digo esto porque afortunadamente una de las catástrofes importantes de los últimos años que aconteció en las costas de Francia, en concreto la del Erika, producida hace creo que año y medio, provocó por fin la sensibilización de las autoridades europeas respecto de la contaminación gravísima por hidrocarburos que tenía lugar después de accidentes continuos —este fue el más simbólico para las autoridades europeas— en las costas de la Unión. Por tanto, no se trata ya de accidentes que pueden acontecer en el Tercer Mundo o de accidentes de los que normalmente quedan excluidos los Estados europeos más avanzados; dio pie también a cavilar sobre el estado de la flota que se dedica al transporte de este tipo de mercancías líquidas o gaseosas. Por eso digo que fue afortunado que de esta catástrofe se sacase alguna conclusión o algún tipo de iniciativa con intención de dar mayor eficacia legislativa a lo que es el control del tráfico marítimo y a la lucha contra la contaminación o, si ustedes quieren, a la seguridad del tráfico y a la prevención en contra de la contaminación. Lógicamente, Francia tuvo la iniciativa dentro de la Unión Europea y cuando se celebró la cumbre de Niza en diciembre prácticamente quedaban dados los primeros pasos para el establecimiento de lo que denominaron una agencia europea de seguridad marítima.

Conviene recordar en relación con el caso español cómo la diligencia francesa por un caso gravísimo contrasta con la falta de diligencia en concreto del Estado español, cuando algunos territorios del Estado y de forma muy particular y especial Galicia padecieron en

los últimos 25 años los accidentes con contaminación por hidrocarburos más graves de toda la Unión Europea. Cabe hacer memoria, empezando por lo más próximo a lo más lejano. En concreto, recordarán el accidente del Mar Egeo, con 80.000 toneladas de petróleo vertidas en la bahía de A Coruña, en la ría de A Coruña, Ares y Ferrol, 80.000 toneladas frente a las 38.000 toneladas del Erika; toneladas que se saldaron a la altura del año 2001 —y aún no está acabado el proceso— con 11.000 millones de pesetas, muy escasos frente a los 40.000 millones con que se va a saldar la catástrofe del Erika. Pero es que tenemos el antecedente gravísimo del Casón, hoy todavía no claramente dilucidado, del que no se saben bien las causas, ni siquiera los contenidos de las bodegas del barco. Y antes les sonará el nombre del Polikomander, del Urquiola, del Erkowit, por no referimos a enero del año 2001, con el Ramdane Abane, una bomba que estuvo a punto de explotar en las costas de Muxía, acercándose precisamente a una villa marinera de Galicia, que veía impotente cómo el barco cada vez se aproximaba de forma más peligrosa sin que su control se llevara a cabo eficazmente. Por tanto, yo creo que como antecedentes en la Unión Europea el caso más ejemplar es el de Galicia. Cuando la Comisión, el 6 de diciembre del año 2000, propone con el paquete Erika II una serie de medidas hay que tomarlas en consideración e incluso darlas como acertadas, en concreto, el establecimiento de un sistema comunitario de seguimiento e información sobre el tráfico marítimo. Ya nos gustaría a nosotros que hubiera un sistema en el Estado español de seguimiento real e información sobre el tráfico marítimo en nuestras costas y en particular en el caso de Galicia. La decisión comunitaria, aunque sea por elevación y por generalización, no deja de ser un acierto. Se persigue crear un fondo para la indemnización por daños causados por el vertido de hidrocarburos y el establecimiento de esta agencia europea de seguridad marítima, cuya propuesta de ubicación la hará la Comisión y será el Consejo el que decida finalmente. Es curioso que incluso se deje abierta la puerta al establecimiento de centros regionales a partir de esta agencia central. Según noticias de prensa, parece que iba a ser la cumbre de Gotemburgo la que iba a definir cuál era la ubicación de la agencia. No ha sido así, seguramente porque hay litigios entre los Estados, que son legítimos, y, por tanto, propuestas encontradas.

Vuelvo a decir que el caso gallego es ejemplar, es específico y tiene antecedentes muy notorios, aparte de una siniestralidad fuera de dudas. En concreto, 45.000 barcos surcan nuestras costas en dirección a la Europa industrializada cada año y 13.000 llevan mercancías peligrosas; nuestro país está situado en la fachada atlántica, que parece ser que es la que cuenta con más consideraciones favorables y decisiones positivas por parte de los Estados miembros, y ya les indiqué al principio que era lugar de grandes accidentes y catástrofes.

Es curioso que el Gobierno o algunos miembros del Gobierno, de forma solapada, consideraban que el lugar idóneo debía ser A Coruña, de optar por una ubicación que tuviese que ver con el Estado español, pero no es menos cierto que el Gobierno no quiere oír hablar de este tema, que la Xunta de Galicia, por lo menos públicamente, cedió a la posición negativa del Gobierno, lo que no hizo, por ejemplo, Málaga, que siguió manteniendo su candidatura, y no sabemos si es el caso de Gijón. Se rumorea con argumentos muy fundamentados que el Gobierno, entre otros motivos, no quiere escuchar nada de este problema porque prefiere que el Estado español tenga otras agencias, como puede ser la agencia alimentaria.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez...

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Ya acabo, señor presidente. El tema es tan importante como el de Zamora.

El señor **PRESIDENTE**: Lo entendemos perfectamente.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Nos toca ahora mirar para Galicia, aunque no quieran verla, y evidentemente no van a querer verla. Lamentablemente, sentimos no poder aceptar como Bloque Nacionalista Galego una enmienda que nos presenta el Partido Popular, que nada menos que nos dice que una vez aprobada la creación de la agencia europea de seguridad marítima, realice la propuesta de su ubicación en España. A mí me toca mirar para Galicia y quiero que la vean. No puedo aceptar una enmienda donde da la casualidad que siguen sin vernos después de un tratamiento tan específico de la cuestión como éste, que yo creo que no deja lugar a dudas, y nuestra pertenencia al Estado español no nos puede llevar a asumir nuestra eliminación. Por ese motivo no podemos aceptar la enmienda, vuelvo a repetir, desgraciadamente. Proponíamos que a la enmienda del Partido Popular se añadiese: estudiándose especialmente la alternativa de Galicia. Ni siquiera pedíamos que fuera la única, sino que se estudiase especialmente esa alternativa. No es aceptado por el Partido Popular y, por tanto, como nosotros no estamos por nuestra eliminación, que ya tenemos suficientes instituciones que nos eliminan, no podemos aceptarla.

El señor **PRESIDENTE**: Tendrán tiempo después, antes de las votaciones, de poder llegar a un consenso en ese punto.

El señor Delgado, en nombre del Grupo Popular, que ha presentado una enmienda, tiene la palabra.

El señor **DELGADO ARCE**: En efecto, la Unión Europea, con bastante acierto, en orden a una política de seguridad marítima y de prevención de la contamina-

ción, y teniendo en cuenta que hay una multitud de disposiciones que cubren los aspectos esenciales en convenios internacionales en vigor, pero que efectivamente se están produciendo disfunciones e incumplimientos, ha tomado una decisión acertada, que es la de proponer la creación de una agencia de seguridad marítima. En este sentido existe una propuesta de reglamento del Parlamento Europeo y del Consejo por el que se instituiría esta agencia europea de seguridad marítima, que dice que la agencia tendrá su sede en un emplazamiento adecuado que le permita desarrollar las relaciones de trabajo con las instituciones comunitarias competentes de la mejor manera posible. Teniendo en cuenta estos requisitos y después de evaluar las solicitudes que se reciban, la Comisión propondrá a las autoridades competentes una o varias sedes y sobre la base de esta propuesta dichas autoridades determinarán el emplazamiento en el plazo máximo de seis meses a partir de la adopción del presente reglamento. También se dice que la agencia podrá decidir, previo acuerdo con los Estados miembros concernidos, el establecimiento de centros regionales con el fin de llevar a cabo tareas relacionadas con la vigilancia de la navegación y el tráfico marítimo y especialmente con el fin de lograr las mejores condiciones de tráfico en las zonas sensibles. Por tanto, lo primero que debe quedar claro en esta Comisión es que todavía no ha sido aprobado este reglamento. En la reciente cumbre de Gotemburgo de los días 15 y 16 de junio no se tomó ninguna decisión sobre este tema, ni tampoco sobre la propuesta de creación de otras agencias comunitarias. En consecuencia no está abierto todavía el plazo formal de presentación de candidaturas.

El Grupo Parlamentario Popular presenta una enmienda, por medio de un escrito, que dice que una vez aprobada la creación de la agencia europea de seguridad marítima realice la propuesta de su ubicación en España. En este momento este portavoz retira la última línea de esta enmienda: si en el seno de la Unión Europea existe consenso amplio sobre esta candidatura. Lo que estamos proponiendo es que esta Cámara inste al Gobierno a que una vez que se apruebe la creación de esta agencia de seguridad marítima, España —y ese será el momento procesal oportuno— realice una propuesta de ubicación de la misma en nuestro territorio. Esto significa definir claramente el marco en el que nos encontramos, una institución comunitaria en el seno de una Unión Europea de Estados comunitarios y una propuesta que tienen que juzgar los Estados, que es justamente lo que nosotros pretendemos, que se defienda la propuesta de ubicación en el Estado español.

Nos duele mucho que se falte a la verdad en esta Comisión cuando se afirma que desde la Xunta de Galicia se ha claudicado a la hora de presentar una candidatura para esta agencia. Bien sabe, porque es suficientemente conocido, que el Gobierno de la Xunta de Galicia, presidido por don Manuel Fraga, ha manifestado oficialmente al Gobierno de España el interés en que

dicha agencia pudiera tener su sede en Galicia, justificando esa petición en que la comunidad gallega es la que cuenta con la más importante flota de Europa y la que soporta una mayor densidad de tráfico frente a sus costas. Así, ha dirigido misivas formales y oficiales a tres ministros del Gobierno de España con alguna o toda la competencia en esta materia. El Gobierno de España ha recibido estas peticiones y en el momento procesal oportuno decidirá al respecto, que es el compromiso que nosotros le pedimos, si aceptaran nuestra enmienda, desde la iniciativa de este Congreso de los Diputados. Por tanto, es faltar a la verdad nuevamente decir que se elimina a Galicia. Galicia está presente en esta Cámara por la voz de todos los que la representamos. Galicia está presente en todas las instituciones a través de aquellas personas que legítimamente el pueblo de Galicia en cada momento decide que le representen. Es una desconfianza hacia Europa y hacia el Estado español que se niegue a las autoridades competentes la posibilidad de defender la propuesta en el momento procesal oportuno, con coherencia y sobre todo con oportunidad política, que es como deben jugarse las cartas en el marco de las instituciones comunitarias. Por ello pedimos al representante del Grupo Mixto que vea en las palabras que acabo de pronunciar una clara sinceridad en cuanto a defender la candidatura de España y no esos turbios objetivos que desde luego no se corresponden con la realidad.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, el señor Segura. Permítame, señor Segura, que aproveche la ocasión para felicitarle por el ascenso del Tenerife. Con ello creo transmitir el agrado de toda la Comisión.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Estoy convencido de ello, señor presidente, y así lo transmitiremos al pueblo de Tenerife, que está muy contento.

Señorías, el señor Rodríguez, del Grupo Parlamentario Mixto, ha tocado un tema de fondo —no el específico de la ubicación de la agencia de seguridad marítima— que en reiteradas ocasiones se ha venido planteando, que es la seguridad marítima, la lucha contra la contaminación ambiental en nuestras aguas, los riesgos de siniestralidad que hay en diferentes puntos de nuestro litoral, habida cuenta de que tanto en Finisterre como en el Estrecho, en las proximidades de las costas de Canarias o en el Mediterráneo, son centenares de miles las embarcaciones que surcan nuestras aguas. Todo esto pone de manifiesto la necesidad de que se produzca en el seno de la Comisión de Infraestructuras un auténtico debate con el responsable máximo del Ministerio en esta materia, que es el ministro, y también con el director general de Marina Mercante, como responsable de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, por cuanto la preocupación tiene que venir acompañada por toma de decisiones.

Estamos hablando de un proyecto de directiva comunitaria que se debatió a finales del año pasado, como aquí se ha dicho adecuadamente, que incluye un conjunto de propuestas legislativas, que van desde una propuesta de directiva destinada a reforzar las medidas de prevención de los accidentes y de control de los buques que circulan en aguas europeas, que afectará también a los buques que no hagan escala en puertos europeos, a la obligación de que los buques que transiten por zonas con una alta densidad de tráfico y por zonas peligrosas para la navegación notifiquen su presencia a los centros de control del tráfico y les comuniquen una serie de informaciones, incluido el número de personas y el volumen de combustible a bordo, pasando también por la obligación de que los buques que hagan escala en los puertos de la comunidad vayan equipados con un sistema de transpondedores —esa es la terminología técnica adecuada— que permita su identificación automática, según un calendario comprendido entre julio de 2002 y julio de 2007 para los nuevos barcos, pasando también por la simplificación y armonización de los procedimientos de transmisión electrónica de los datos relativos a las mercancías peligrosas o contaminantes transportadas por los buques, asimismo con presencia obligatoria de cajas negras a bordo, como ocurre con las aeronaves, de buques que hagan escala en los puertos de la Unión. Todo ello será obligatorio entre los años 2002 y 2008. Cada uno de los países lo irá implementando en la fecha en que lo estime oportuno, según un calendario que previamente ha fijado la organización marítima internacional, etcétera. Es decir, se aproximan tomas de decisiones aún no regladas porque no están aprobadas las directivas comunitarias que van a transformar los mecanismos de control de la seguridad marítima, que va a conllevar también el doble casco en las embarcaciones para disminuir los riesgos de siniestralidad en aquellas embarcaciones de 250.000 ó 300.000 toneladas dedicadas al transporte de combustible, ya sea refinado o crudo, procedente de los países productores.

Todo ello pone de manifiesto que un país como el nuestro, esencialmente ribereño, con un importante conjunto de puertos de interés general y sometido a la posible y potencial agresión de contaminación derivada de esos tráficos tiene que tomarse estos temas muy en serio. La proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Mixto a través del señor Rodríguez se centra exclusivamente en un proyecto de resolución en el que se insta al Gobierno a que se dirija a las instituciones comunitarias solicitando la ubicación de esa agencia de seguridad marítima europea. Hay que tener mucha ilusión para creer en ella, señorías —repito, hace falta mucha ilusión para creer en ella—, porque significa montar una nueva burocracia. Precisamente desde el Grupo Parlamentario Socialista, sin desestimar los posibles beneficios, no muy intensos, que pueda proporcionar esa agencia europea de seguridad marítima, pensamos que es conveniente que el Reino de España solicite

su ubicación, como ya lo ha hecho una serie de países como Francia, Grecia, Italia, Portugal y otros cuyos datos no tengo aquí. Señorías nosotros creemos que podrá ubicarse, si España lo consigue, en Galicia, pero también podría ubicarse en la zona próxima del estrecho de Gibraltar, donde hay una densidad de tráfico imponente; también podría ubicarse en el área geográfica del Mediterráneo, entre Tarragona, Barcelona y Valencia, y así podríamos elegir otros puntos con densidades potentes de tráfico. Señorías, de ahí la responsabilidad del Gobierno. Nosotros aprobaríamos un proyecto de resolución que dijese que se insta al Gobierno en el sentido de recabar la ubicación de esa agencia de seguridad marítima en España y que el Gobierno previamente traiga a las Cortes Generales para su conocimiento, debate y aprobación, si procediese, un estudio de tráficos que implicase una decisión racional en cuanto a la ubicación.

Termino, señor presidente. Si el grupo proponente no reconduce su proposición no de ley en la línea que nosotros hemos indicado, nuestro voto será de abstención, porque creemos que las resoluciones que se adopten han de ser fundamentadas y rigurosamente argumentadas. Señorías, lo importante para combatir la siniestralidad y estar en condiciones de reducir prácticamente a cero el riesgo de contaminación de nuestras costas está en la potenciación de la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo, aspecto que deberá ser objeto próximamente de un debate sólido en el seno de esta Comisión para instar al Gobierno a que adopte decisiones razonables, potenciadoras de la autonomía de gestión de nuestras entidades españolas y, en consecuencia, estar en condiciones de poder resolver con eficacia los problemas que se nos plantean.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, a efectos de decir si acepta o no la enmienda.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: En nombre del BNG estaríamos dispuestos a aceptar la enmienda del Partido Popular siempre y cuando se añadiese: estudiándose especialmente la alternativa de Galicia. Si no es así, no. Ya di mis argumentos y creo que fueron suficientemente explícitos.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señor Rodríguez. Tiene oportunidad de hablar con el portavoz y ponerse de acuerdo. Espero que lo consigan.

— **SOBRE IMPULSO DE UN PLAN INTEGRAL DE INVERSIONES EN LA COMARCA DE GUADALHORCE (MÁLAGA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000686.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la siguiente proposición no de ley, la número 17 del orden

del día, sobre impulso de un plan integral de inversiones en la comarca de Guadalhorce, Málaga, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. El señor Centella, aquí presente, tiene la palabra para su defensa.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Seré muy breve, porque los argumentos para la defensa de esta iniciativa son claros y solamente faltaría ver si hay voluntad en el Partido Popular por llevar a cabo lo que solicitamos.

Planteamos en esta iniciativa que el Gobierno central impulse — impulse y no realice, quiero dejarlo claro— en su integridad un plan integral de inversiones para la comarca de Guadalhorce. Digo impulsar y no realizar porque estamos hablando de un plan que englobaría actuaciones de diversas administraciones y, por lo tanto, diversas competencias. El papel del Gobierno central que aquí planteamos es el de impulsor y el de ser el ente que aglutine el plan integral que proponemos en esta iniciativa.

La comarca de Guadalhorce, señorías, por si alguno de ustedes no la conoce, es una zona que está enclavada al oeste de la capital malagueña en torno al valle del río que le da este nombre. Tiene un total de 900 kilómetros cuadrados y una población de 95.000 habitantes, englobando a 12 municipios de la provincia malagueña. Tiene una situación geográfica muy estratégica, ya que está situada junto a la capital malagueña, a escasos kilómetros de la Costa del Sol y en el centro de un parque natural llamado de la Sierra de las Nieves. Por tanto, presenta una situación privilegiada geográficamente, que choca sin embargo con una serie de carencias en cuanto a carreteras, saneamientos, sistemas de riego, abastecimientos de agua, trenes de cercanías, sanidad, educación, etcétera, lo que hace que no sea capaz de alcanzar el grado de desarrollo que sus recursos naturales le podrían permitir.

Por referirme solamente a aquellos elementos que sí son competencia exclusiva o principal del Gobierno central, quiero señalar que hay un problema de regadíos. Esta comarca, que cuenta con 10.000 hectáreas de superficie regable, sin embargo tiene unas acequias y otros tipos de riego realmente tercermundistas, y lamentables. Cuando se habla de problemas de agua, es un verdadero crimen que se sigan manteniendo sistemas de riego como el que existe en el Guadalhorce, con acequias por las que se pierde agua en gran cantidad y donde se riega todavía con métodos muy antiguos, y las inversiones que ahí se realizan son muy escasas, además de ser parciales, con lo cual el problema nunca se llega a resolver. Creemos que es muy importante la resolución de este problema, igual que la de los trenes de cercanías, ya que sigue contando con una red que nosotros creemos que hay que ampliar y mejorar para que sea realmente un medio de transporte útil y efectivo en esta comarca, que además vendría a resolver otros problemas a la hora de la entrada a Málaga. La

creación de un juzgado comarcal, tema que mañana discutiremos, también vendría a acercar la administración de la justicia a los vecinos. La Junta de Andalucía tendrá responsabilidades en sanidad y en educación, la Diputación tendría otras y se trata de que la Administración central desempeñe su papel, sobre el que Málaga está muy preocupada, yo diría que obsesionada; se ha llegado al límite de que se ha atrincherado en el mejor edificio de la ciudad, creyendo que de esta manera se dignifica la presencia. Nosotros creemos que, mejor que atrincherarse en ese edificio, se trata de dar servicio y de que haya posibilidades de llevar a cabo planes de este tipo, porque hay una realidad y es que, repito, para terminar, la comarca de Guadalhorce necesita de inversiones que pongan en valor todos sus recursos naturales.

Para terminar daré algunos datos. Todos sabemos que hay un desequilibrio entre los recursos andaluces y los del Estado. Hay una realidad y es que mientras Andalucía está en el 57 por ciento de la media de la Unión Europea en cuanto al nivel de vida, la comarca de Guadalhorce está solamente al 43 por ciento. Por tanto, creo que se justifica desde todos los puntos de vista esta necesidad de inversiones. Lo que hace falta en este momento es que el Gobierno central esté dispuesto a asumirlo y que de aquí pueda salir el impulso de ese plan de inversiones, en el que hemos señalado tres o cuatro elementos, que no son lo importante; lo importante es la voluntad de hacer este plan de inversiones y que sea el Gobierno central el que lo impulse.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista el señor Asenjo tiene la palabra.

El señor **ASENJO DÍAZ**: Efectivamente, la comarca de Guadalhorce a la que alude la iniciativa está situada al norte de Málaga y ha sido siempre su zona natural de expansión. De hecho, en toda la planificación urbana que se ha hecho en Málaga siempre se contemplaba como tal zona de expansión. Incluso un estudio reciente y los trabajos que hicieron para el área metropolitana, impulsados por la comunidad autónoma, ya incluían una parte de esta comarca. Me parece que esta iniciativa tiene el interés de señalar el problema de esta zona, que tiene la singularidad de estar junto al litoral. Málaga es el centro de un litoral de unos 120 kilómetros, que constituye una aglomeración urbana, prácticamente un continuo urbano, del que también forma parte la comarca de Guadalhorce y, evidentemente, es una zona que exige ser entendida por los conflictos que está produciendo la expansión y el desarrollo importante que está teniendo, que está conformando ya prácticamente una urbe. Por tanto, me parece que esta iniciativa, aunque se refiere a una parte parcial del territorio afectado por los problemas que yo menciono, propor-

ciona una herramienta de trabajo para articular y dotar de infraestructuras y servicios a esta aglomeración urbana de la que forma parte la comarca de Guadalhorce. Por lo tanto, me parece que la propuesta tiene sentido, es conveniente que la apoyemos todos y puede ser un instrumento útil para abordar los problemas yo diría ya graves que tiene toda esa extensión urbana en torno a la ciudad de Málaga.

Evidentemente, en la propuesta concurren competencias de diversas administraciones. Estoy convencido que el portavoz del PP hablará del incumplimiento por parte de la comunidad autónoma, como le corresponde, y, efectivamente, hay planes en marcha, hay iniciativas que posiblemente lleguen con un retraso más allá del conveniente, pero lo cierto es que conviene llamar la atención sobre el problema que tiene todo el entorno metropolitano, toda la aglomeración urbana que rodea a la ciudad de Málaga, en la que se concentra más del 80 por ciento de la población de la provincia de Málaga.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atencia, tiene la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: La iniciativa que ha defendido el señor Centella representante de Izquierda Unida, al Grupo Popular nos parece que está llena de buena voluntad, es decir, parte de la premisa de, mediante el esfuerzo de las administraciones públicas, coadyuvar a que siga desarrollándose desde el punto de vista económico y social una comarca muy importante de la provincia de Málaga. Yo no voy a hacer referencia a los argumentos relativos a la situación geográfica ni a la relevancia de la zona de cara a su desarrollo, tema al que se ha referido el señor Asenjo. Coincido plenamente en esos planteamientos. Bien es verdad que estoy más en la línea de lo que ha planteado el señor Asenjo, en cuanto a que es una zona en expansión y en desarrollo y que las inversiones en infraestructuras que correspondan al conjunto de las administraciones —después me referiré a ello— siempre son necesarias para que su propio desarrollo no sea un cuello de botella. Por tanto, no está en la línea del tenor literal de la iniciativa presentada por el señor Centella. Ahora bien, las necesidades de la comarca del Guadalhorce se pueden significar y el propio señor Centella en su intervención, que no en la exposición de motivos, ha hablado de iniciativas específicas que afectan a la sanidad, a los centros educativos, asuntos que como todo el mundo sabe son competencia de la comunidad autónoma; pero no sé si la solución de esos problemas viene de un determinado plan de carácter integral impulsado por el Gobierno de la nación, que tiene muy pocas competencias en los asuntos que aquí se señalan.

Dice exactamente la iniciativa que en el plan integral se contemple la terminación en dos años del plan de regadíos del Guadalhorce, mejora de carreteras, termi-

nación del saneamiento integral y de planes de excelencia turística. Pues bien, en los regadíos del Guadalhorce hay una parte pequeña que corresponde al Estado y que precisamente está en vías de solución mediante las actuaciones que tiene en marcha el Ministerio de Medio Ambiente a través de la Confederación Hidrográfica del Sur. Específicamente, el plan de actuaciones hidráulicas prioritarias de la provincia de Málaga ya acomete la resolución de algún problema endémico relativo al regadío. El resto de competencias en materia de regadío, estén residenciadas en unas consejerías u otras, son exclusivas de la comunidad autónoma y por tanto de la Junta de Andalucía. La mejora de las carreteras —nada se dice de ferrocarriles— es competencia exclusiva en esta comarca de la Junta de Andalucía o en su caso de la diputación provincial, que aún mantiene competencias sobre bastantes carreteras. No hay ni una sola carretera o vía de comunicación que sea competencia del Estado en esta comarca. Se habla después de saneamiento integral. El saneamiento que hay que acometer en esta comarca es en su integridad competencia de la comunidad autónoma. Respecto de los planes de excelencia turística comarcal, se pueden plantear iniciativas a través de un ente mancomunado —que aún no existe pero que está en vías de creación— o mediante otra fórmula por los propios ayuntamientos, porque la iniciativa tiene que venir de abajo arriba. En todo caso, la Administración del Estado a través del Ministerio de Economía tiene competencias para, de acuerdo con los presupuestos de cada año y en los planes en los que figuran, la determinación de unos programas u otros, pero no hace falta recurrir a fórmulas de planificación.

Entendiendo que lo que se plantea aquí son iniciativas que en su mayoría están en manos de la Comunidad Autónoma de Andalucía o de la diputación provincial, me parece que lo más adecuado, siempre y cuando se crea que la fórmula de la planificación integral es la que debe resolverlo —cosa que me parece bien que plantee Izquierda Unida, pero no es la solución que desde el Grupo Popular entendemos que hay que darle a todos los problemas desde el punto de vista comarcal, no podemos hacer planes integrales por todas las comarcas de España porque no es la solución viable a estos problemas—, si hay que plantear alguna actuación del tipo que sea, plantéese en el ámbito y el foro correspondiente, que es el de la comunidad autónoma. El diputado que les habla ha tenido oportunidad de fijar posición en iniciativas de este tipo también planteadas por Izquierda Unida y sobre esta comarca durante los 10 años que estuve en el Parlamento de Andalucía, que me parece que es el foro donde se solucionan estas cuestiones. Y no es echar balones fuera, es hablar del foro adecuado. Y en la diputación provincial, los dos grupos que acaban de intervenir, el autor de la iniciativa, Izquierda Unida, y el Grupo Parlamentario Socialista, que ha fijado su posición, son grupos que están en

el gobierno, así que resuelvan los problemas de su competencia. El Estado está cumpliendo la pequeña parte que le corresponde en el ámbito de sus competencias; que los demás resuelvan las suyas. Por eso nos parece que resaltando la importancia del Guadalhorce, las soluciones tienen que venir porque de una vez las administraciones competentes, especialmente la comunidad autónoma, cumplan sus compromisos con el Guadalhorce, con plan o sin plan, cumplan las promesas y los proyectos. Y las promesas de la Junta de Andalucía con el Guadalhorce suenan ya a escándalo. Hay promesas del año 1992 de compensaciones pequeñas en la provincia de Málaga, donde se sitúa esta comarca, que están sin realizar. Y no voy a traer un debate cuyo foro sería el Parlamento de Andalucía, lo digo meramente a efectos dialécticos.

Señor Centella, la iniciativa tiene buena voluntad pero el foro en el que la ha planteado no es el adecuado. El Gobierno de la nación está cumpliendo lo que le corresponde; son los demás quienes tienen que cumplir su parte.

— **RELATIVA A LA DESAFECTACIÓN DEL LINDE MARÍTIMO-TERRESTRE TRAZADO POR ENCIMA DE LAS CASAS DE LA BARRIADA DE EL PALO, EN MÁLAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000748.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición número 18, relativa a la desafectación del linde marítimo terrestre trazado por encima de las casas de la barriada de El Palo en Málaga, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Señor presidente, quiero plantear una cuestión de orden antes de debatir esta iniciativa. Curiosamente, aunque la Mesa de la Cámara haya calificado esta proposición yo creo que incide en su título y en el contenido inicial, que es el que de momento se somete a debate, sobre una competencia de la Comisión de Medio Ambiente. Lo digo a efectos puramente dialécticos por cuanto ya está calificada. Lo planteo en este momento porque me han entregado una enmienda del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida —que es una autoenmienda— que cambia el sentido completo del asunto que se discute (aquí se está tratando sobre unas casas de El Palo y un deslinde en la zona marítimo-terrestre) y como consecuencia de la enmienda el título no coincide nada con lo que al final se va a debatir o lo que supuestamente se pretende debatir, que es el soterramiento de una vía de interés general del Estado, es decir una carretera. Desde el punto de vista formal nos parece que la cosa no encaja, porque el propio Reglamento —no he podido ver el precepto— prohíbe absolutamente las enmiendas a la

totalidad, pero además se da una absoluta desconexión o falta de concordancia entre el título de la iniciativa y la enmienda que se ha presentado. Por eso lo planteo en este momento, porque desde el punto de vista reglamentario no sé si ha lugar a que se debata esta iniciativa planteada tal como está.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Atencia, la Mesa ya había reparado en esta situación, ha habido un amplio debate en la misma y se ha hecho una consulta al letrado. Daré la palabra al portavoz de Izquierda Unida para que nos dé una explicación, pero diré para conocimiento de SS.SS. que el título de la proposición no de ley entra directamente en la materia de otra Comisión, lo cual no quiere decir nada puesto que ya ha sido calificada por la Mesa del Parlamento y la trataríamos en esta Comisión, pero es que además el título y la parte dispositiva no se corresponden en nada con la nueva parte dispositiva que nos da el proponente. Por tanto, es una contradicción evidente y no parece lógico que se discuta en este momento; tendría que ser arreglada por el grupo proponente. No obstante, daré la palabra al señor Centella para que brevísimamente nos ofrezca una explicación. Una vez consultado el letrado por la Mesa, haremos llegar una propuesta al señor Centella para que pase a la siguiente sesión, si quiere que no pierda turno, pero debe ser arreglada puesto que no es lógico debatir una proposición con un título y una parte dispositiva que tiene una enmienda reciente en la parte dispositiva nueva que habla de otra cosa totalmente distinta. Tiene la palabra el señor Centella por si nos quiere ilustrar al respecto.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Muy claramente, señor presidente. Con la enmienda se ha tratado de resolver un problema que podríamos calificar de procedimental porque se han mezclado dos proposiciones no de ley, como puede ver cualquiera que las lea. Por tanto, el portavoz del Grupo Popular, que es bastante sagaz, cuando las leía sabía que eran dos proposiciones no de ley y a qué se referían. En la exposición de motivos viene claramente reflejado el soterramiento de San Pedro de Alcántara, incluso con las propuestas que se hacen en la parte expositiva de la proposición no de ley. Lo único que se ha hecho ha sido trasladar mediante enmienda lo que se planteaba en la exposición de motivos a la parte resolutive. Es decir, no se hace una enmienda de totalidad, no se introduce ningún elemento nuevo que no viniese ya en el texto original; lo único que se hace es trasladar a la parte resolutive aquella que figura en la exposición de motivos. Repito que no hay ningún elemento nuevo y al estar calificada por la Mesa y figurar en el orden del día procede su discusión. Otra cosa es que cada grupo actúe y se manifieste en consecuencia. No vemos ningún motivo para que sea retirada y no se proceda a su discusión porque, repito, está calificada por la Mesa, está en el orden del día y la enmien-

da no introduce ningún elemento que no venga ya en la propia iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Centella, gracias por su explicación. No dudamos de la buena intención en este caso del grupo proponente, pero sí dudamos de las dotes adivinatorias del portavoz de la oposición para distinguir si era la parte dispositiva primera o la enmienda lo que tenía que discutir. Por tanto, repito, habiendo consultado la Mesa con el letrado de la Comisión, nos parece que la proposición no de ley no está suficientemente clara en este momento, puesto que la parte dispositiva que venía en la proposición no de ley no es lo que se pretende que se discuta ahora en una enmienda que acabamos de entregar a los grupos, lo cual supondría una indefensión de los mismos. Lo que ofrecemos al señor Centella es ver esta iniciativa en la próxima Comisión para que no pierda la actualidad que supongo que quiere mantener; pero en este caso vemos injusto que se debata y la Mesa ha tomado la resolución de que se aplace para la próxima reunión.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Señor presidente, quiero que conste en el «Diario de Sesiones» mi más radical protesta a que se impida discutir una proposición que está calificada por la Mesa e incluida en el orden del día; considero que cuando la Mesa la incluyó en el orden del día vería todos los elementos. Sobre la propuesta de la Presidencia actuaremos en consecuencia. A estas alturas no le puedo dar una respuesta, pero trasladaremos a los servicios jurídicos la retirada del orden del día de una proposición no de ley que fue calificada por la Mesa del Congreso y que la Mesa de la Comisión también había admitido al introducirla en el orden del día. Quiero que quede constancia de esto a los efectos oportunos.

El señor **PRESIDENTE**: Muy bien, señor Centella. Quedará constancia. Lo que hemos hecho no ha sido evitar que se discuta la proposición no de ley, sino evitar que se discuta la enmienda, que es una proposición no de ley absolutamente distinta de la que usted había presentado. Por tanto, como son dos proposiciones no de ley, cuando ustedes aclaren cuál es la que vamos a discutir, la debatiremos.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LAS OBRAS DE REMODELACIÓN NECESARIAS AL OBJETO DE MEJORAR LOS ACCESOS A LA TERMINAL 3 (PUENTE AÉREO) DEL AEROPUERTO DE MADRID-BARAJAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGENCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/000759.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 19, por la que se insta al Gobierno

a impulsar las obras de remodelación necesarias al objeto de mejorar los accesos a la terminal 3, puente aéreo, del aeropuerto de Madrid-Barajas, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Para su defensa tiene la palabra el señor Martí.

El señor **MARTÍ I GALBIS**: En primer lugar, quiero que conste mi satisfacción por intervenir en esta Comisión por primera vez, como diputado que no es miembro de la misma.

Esta proposición no de ley tiene su origen en una determinada vivencia personal de este diputado que les habla, vivencia que se repite semana tras semana y que es compartida, también semanalmente, por muchos de los diputados y diputadas de este Congreso, por muchos senadores y por todos los usuarios del puente aéreo y de la terminal 3 del aeropuerto de Madrid-Barajas, que acceden a ella por cualquier medio de transporte, particular o público, especialmente en taxi. Pero más allá de las vivencias personales o corporativas, que no son relevantes en absoluto desde el punto de vista del interés público o colectivo, con esta proposición no de ley mi grupo parlamentario ha pretendido trasladar a esta Comisión, a esta Cámara, a este Congreso de los Diputados una queja muy generalizada y un anhelo de todos los profesionales del transporte público de la ciudad de Madrid y de su área de influencia, y de una manera muy especial del colectivo de los taxistas, que soportan la mayor carga y los mayores perjuicios derivados de la situación que motiva la presentación de esta proposición no de ley. No es exagerado decir que la protesta generalizada que existe desde hace mucho tiempo, prácticamente desde que se produjeron las reformas que afectan a esa zona, por los problemas tanto de acceso como de circulación y estacionamiento que sufren los vehículos que llegan a la terminal 3, puente aéreo, del aeropuerto Madrid-Barajas es un clamor.

Sin embargo lo más triste, por no utilizar otra expresión, es que según nos consta —no tengo la información precisa pero la que tengo creo que no es sesgada ni está demasiado equivocada— esos accesos se diseñaron y se realizaron recientemente, hace dos o tres años más o menos. Por tanto, cuando se realizó esta remodelación —según nuestro criterio, que no es un criterio técnico sino de usuario de un servicio público—, se hizo con un diseño equivocado y en consecuencia las obras fueron mal resueltas. Esta situación contribuye a que haya un colapso casi permanente en esa zona que afecta a los accesos a la terminal 3 del puente aéreo. Todos los vehículos que acceden a esa terminal procedentes de la M-40, más concretamente de la N-100, se encuentran con tres problemas, no sólo en horas punta sino a lo largo de todo el día, sea laborable o festivo: un primer problema grave de acceso que provoca largas colas y retenciones, especialmente en el vial que conduce al área de llegadas de la terminal 3;

un segundo problema propio del estacionamiento físico de los vehículos, dado el poco espacio disponible para el gran número de vehículos que llegan a la terminal 3, y un tercer problema, también importante, en relación con el horario de los vuelos, ya que los retrasos producidos por esos problemas de acceso y retenciones causan a veces la pérdida de vuelos concertados, con los consiguientes perjuicios para los afectados. Pero aún hay más. Los profesionales del servicio público a los que antes me he referido, los taxistas, no pueden dar un buen servicio a sus clientes. Esto es recordado a menudo por los propios profesionales a los usuarios, entre los cuales tenemos la suerte o la desgracia de encontrarnos. A menudo se producen situaciones de riesgo que pueden afectar no sólo a la integridad física del pasaje que entra y sale de los vehículos, sino también a la seguridad vial de esa zona, que es muy complicada. Como consecuencia de todo ello se proyecta una imagen que no es propia de un aeropuerto de primera categoría internacional, como es el de Madrid-Barajas, sino que es más propia de aeropuertos de países menos desarrollados que el nuestro.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martí, vaya terminando. Ha concluido su tiempo.

El señor **MARTÍ I GALBIS**: Acabo, señor presidente.

Nos consta que existe algún tipo de concurso de AENA para regular el tránsito en las zonas de acceso al aeropuerto de Madrid-Barajas, pero no nos consta exactamente si los accesos a la terminal 3 van a ser incluidos en esas obras.

Con esta proposición no de ley hemos pretendido mejorar un servicio público frecuentado semanalmente por miles de personas, entre las cuales nos encontramos nosotros, para que los profesionales del taxi especialmente puedan ejercer su profesión con dignidad, en beneficio de su propia imagen y de los intereses de los usuarios.

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

El señor **SEGURA CLAVELL**: En primer lugar, damos la bienvenida al señor Martí a esta Comisión, en la que en efecto interviene por primera vez, y le animamos a que promueva iniciativas de esta índole u otras equivalentes porque siempre es muy positivo. El señor Martí se hace eco no solamente de su criterio como usuario particular, sino del criterio general de los usuarios —el que les habla y otros muchos también lo somos— no solamente de esa terminal 3, sino también de las terminales 1 y 2, que se encuentran en una situación de provisionalidad, provisionalidad que trae consigo incomodidades, problemas de movilidad y problemas de toda índole que él ha expuesto muy bien. Pero hay que ser conscientes de que se trata de una etapa

totalmente provisional, vinculada a la construcción de la nueva terminal del aeropuerto de Madrid-Barajas que se está llevando a cabo en desarrollo del plan director con una inversión notable y que supone un paso importante hacia la modernidad. Ese es un hecho innegable y sabemos que toda provisionalidad trae consigo incomodidades y dificultades de encaje. En consecuencia, somos conscientes de que esas dificultades existen y es razonable que un grupo parlamentario traiga aquí esas preocupaciones, no con ofertas de soluciones técnicas, que no nos corresponden a nosotros, sino para transmitir las a los responsables de la gestión aeroportuaria, concretamente a los de AENA. Sin embargo, nos preocupa que la adopción de decisiones que signifiquen la ampliación de un espacio geográfico limitadísimo y no ampliable, como es el de la terminal 3, pueda significar la invasión inexorable del área próxima a la terminal 2. Desde las Cortes Generales no se pueden sugerir decisiones parciales sino decisiones globales.

La posición del Grupo Socialista se sintetiza en lo siguiente. Coincidimos en la preocupación expuesta, sin duda alguna, porque es un hecho que sufren los usuarios, pero somos conscientes de que estamos en una etapa de provisionalidad que terminará cuando acaben las obras de la nueva terminal y ésta entre en funcionamiento. Creemos que desde esta Comisión no debemos producir una resolución en el sentido de la que propone el Grupo de Convèrgencia i Unió. En consecuencia, nuestra posición será de abstención. Pero quiero que quede muy claro que la intervención de este diputado es de respeto a la preocupación que ha transmitido el ponente del Grupo Parlamentario Catalán.

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

El señor **BARDISA JORDA**: El Grupo Parlamentario Popular y yo mismo, como diputado por Madrid, agradecemos que un grupo como Convèrgencia i Unió se preocupe por el aeropuerto de Madrid-Barajas, porque no es normal que un grupo catalán se preocupe por un tema territorial de Madrid, aunque en este caso es lógico ya que son usuarios del puente aéreo. Este diputado también ha estado siempre preocupado por el aeropuerto de Barajas. En la anterior legislatura se formularon varias preguntas e iniciativas en este sentido y el Gobierno del Partido Popular lo que ha pretendido desde que ha gobernado ha sido precisamente mejorar este aeropuerto. Coincidimos —y que no sirva de precedente— con el Grupo Socialista y con el señor Segura en que este tema se debe tratar globalmente. Actualmente estamos en una situación provisional, como ha especificado el diputado socialista, en la que se va a construir una nueva área terminal y una remodelación global del aeropuerto de Barajas, precisamente para que esté en consonancia con lo que debe no solamente dentro del tráfico aéreo de Europa sino del tráfico inter-

nacional. Y como en toda situación provisional hay una serie de problemas.

En la terminal 3, la del puente aéreo Madrid-Barcelona, ha habido una serie de problemas fundamentalmente para el servicio de taxi en las llegadas y en las salidas por el poco espacio para la circulación. Por eso AENA y el Ministerio de Fomento han tomado una serie de medidas para paliar la situación. Actualmente se ha mejorado la circulación de los taxis y particulares procedentes de la ciudad para depositar pasajeros en el puente aéreo con un carril específico de alimentación a la otra zona de taxis de la sala, medidas que han sido beneficiosas para el comportamiento del tráfico. Sin embargo, todavía hay que cubrir algunas necesidades que están siendo estudiadas. Provisionalmente se está pensando en disponer de una acera para carga y descarga de pasajeros y acompañantes, sin que tengan que pagar. Además, las salas de recogidas 4 y 5 van a convertirse en una sala más amplia que estará más próxima a los taxis. Insisto en que dentro del gran proyecto de ampliación del aeropuerto de Madrid-Barajas están en marcha las obras de la nueva área terminal que va a mejorar no solamente los accesos de la terminal 3, puente aéreo, sino los del resto de las terminales. En ese sentido AENA y el Ministerio de Fomento tienen intención de mejorar esta situación en el aeropuerto de Madrid-Barajas.

La posición del Grupo Parlamentario Popular en este momento es la de votar en contra porque no podemos admitir que se realicen las obras parcialmente en una sola terminal sino dentro de la modificación global.

— **RELATIVA A LA TERMINACIÓN DE LA AUTOVÍA DE CIRCUNVALACIÓN EN LA REGIÓN DE MADRID, M-50, EN SU TRAMO CARRETERA DE ANDALUCÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000790.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la última proposición que figura como número 20 en el orden del día, relativa a la terminación de la autovía de circunvalación en la región de Madrid. M-50, en su tramo carretera de Andalucía. Su autor es el Grupo Parlamentario Socialista y el señor Quintana tiene la palabra para su defensa.

El señor **QUINTANA VIAR**: Quiero manifestar a las señoras y señores diputados que en 1994 se firma un convenio entre la Comunidad Autónoma de Madrid y el Ministerio de Obras Públicas, en la actualidad Ministerio de Fomento, en el que se recoge el plan de carreteras de la región de Madrid. La apuesta más importante a realizar por el Ministerio es la M-50, estableciendo como prioridad el tramo del sur metropolitano, el que corresponde a lo que se denomina la M-409 y la N-V. Este plan general de carreteras de la región de

Madrid reúne el consenso del conjunto de las fuerzas políticas, es decir, del Partido Socialista, del Partido Popular y de Izquierda Unida, también de los ayuntamientos de la región y la Administración general del Estado, prueba de ello es la firma de dicho convenio. La propuesta, a nuestro entender y al de todas las fuerzas políticas, es un viario de vertebración regional con dos objetivos muy claros: mejorar el tráfico y posibilitar el desarrollo territorial, en concreto en el tramo sur metropolitano. En cuanto al tráfico, las mejoras más significativas no son solamente relativas a una mayor y mejor movilidad en transportes de superficie, sino también a la descarga del tráfico en las grandes variantes de la M-30 y M-40, que están prácticamente congestionadas y saturadas. Este viario permite la no entrada a la capital al tráfico que ha de pasar por Madrid sin origen y destino Madrid. Asimismo permite canalizar también los importantes movimientos transversales que se producen en los grandes municipios de la corona metropolitana. En cuanto al desarrollo territorial, en sus márgenes, como eje, la propia M-50 se plantea como una gran área estratégica, conocida por la operación del Culebro, un área que establece nuevas actividades económicas y que crecerá al margen de la M-50 con nuevas actividades económicas, industrias, terciario y viviendas. Seguidamente será una de las operaciones de desarrollo regional de mayor entidad que se produzca en la Unión Europea. Nos dota también de forma notable de un mejor acceso a otras áreas de carácter estratégico. El aeropuerto de Barajas con este viario se pone prácticamente a quince minutos de este tramo de los municipios del sur. Estamos muy cerca de los centros de transporte de Coslada y del municipio de Getafe y también muy próximos a lo que será la futura operación de Campamento, también de carácter estratégico en la región de Madrid.

Señor presidente, desde 1994 hasta la fecha nada de esto se ha realizado, generando un gran perjuicio a los ciudadanos de Madrid, no solamente a los del sur sino a los ciudadanos del conjunto de la región. Me gustaría dar algunos datos.

El señor **PRESIDENTE**: Señoría, le ruego que sea breve.

El señor **QUINTANA VIAR**: Señor presidente, en dos minutos termino. Intentaré ser breve.

En 1996 el Ministerio de Fomento tiene el proyecto de ejecución para realizar esta obra con los suelos destinados. En dos ocasiones el señor Arias-Salgado anuncia que se van a licitar las obras; esta licitación al final no se realiza y se hace una propuesta, que yo denominaría de gran ocurrencia por parte del señor Arias-Salgado, que vincula el futuro de la M-50 a las constructoras que van a desarrollar las radiales de peaje. Repasando un poco la situación en el minuto que me concede, señor presidente, estamos hablando del tramo

sur de la M-50, cuya radial se le adjudicó en septiembre a la empresa Acesa, que es la constructora, obras que hasta el mes de abril del año actual no se han iniciado (hasta hace tres semanas no se ha comenzado ninguna obra, espero que no tenga nada que ver con esta proposición) y cuya fecha de terminación según el contrato tendría que ser diciembre de este año. Se solicitó una prórroga al Ministerio, pero según los técnicos de la propia empresa no estarán terminadas las obras hasta el verano del 2003. Se me argumentará que ha habido dificultades con la expropiación del suelo, pero difícilmente va a haber dificultades cuando se ha querido adquirir a 250 pesetas el metro cuadrado.

Concretando, nos encontramos en un escenario en el que las necesidades públicas se someten al interés del concesionario que prefiere comenzar por tramos de la radial 5, por lo que inmediatamente va a recibir contraprestaciones del popularmente conocido peaje. El retraso en esta ejecución implica un importante frenazo al desarrollo del sur metropolitano madrileño, con implicaciones de gran calado. Por todo esto, instamos al Gobierno de la nación a tomar cuantas medidas estén a su alcance para agilizar y priorizar sobre otras inversiones el cierre de la M-50 en el tramo de los municipios del sur.

El señor **PRESIDENTE:** En nombre del Grupo Popular tiene la palabra el señor Bardisa.

El señor **BARDISA JORDA:** Señor Quintana, solamente estoy de acuerdo en una cosa de su proposición no de ley, y es cuando en su exposición de motivos hace referencia a que el programa electoral del Partido Popular para la región de Madrid promete políticas de reequilibrio territorial mediante la creación de nuevas infraestructuras y la integración de la red de transportes. Efectivamente, ese es el programa del Partido Popular, ese es el programa que se está poniendo en marcha y que está llevando a cabo el Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE:** Perdona que le interrumpa, señor Bardisa.

Señorías, advierto a los portavoces que inmediatamente que termine el señor Bardisa vamos a proceder a las votaciones. Lo digo para que hagan las llamadas oportunas.

Prosiga, señor Bardisa.

El señor **BARDISA JORDA:** No entiendo muy bien la proposición no de ley del Grupo Socialista sobre el cierre de la M-50, en el tramo sur, en la zona de la carretera de Andalucía, puesto que en la concesión administrativa que se hace de dicha autopista, entre la autopista A-6 y la carretera M-409 se dice claramente que el plazo de terminación es el 31 de diciembre de 2002. Por lo tanto, no se preocupen los señores y las señoras diputadas porque la M-50, en ese tramo, va a estar terminada el 31 de diciembre de 2002. Por consi-

guiente, vemos totalmente absurda esta proposición no de ley, en la cual se quiere instar al Gobierno de la nación y al Ministerio de Fomento para que agilicen dichas obras, cuando esto está perfectamente contemplado en la concesión administrativa y, por lo tanto, se va a hacer. Se va a hacer la M-50 en este tramo y se va a cerrar en su totalidad. Posteriormente se van a construir, porque la adjudicación obliga a terminar la M-50 antes que las radiales objeto de peaje, las radiales que van a conectar con las fundamentales vías de expansión de Madrid, como es la autopista de Valencia, la autopista de Andalucía, la autopista de Extremadura y la autopista de Guadalajara.

El Partido Socialista es muy exigente en la oposición y muy poco eficaz cuando gobierna. ¿Qué hizo el Gobierno socialista durante 12 años en la Comunidad Autónoma de Madrid? No hizo absolutamente nada. El problema que estamos padeciendo actualmente con los accesos a Madrid es debido a que por parte de los gobiernos socialistas no se hizo absolutamente nada durante 12 años y ahora quieren que se haga todo. Lo mismo sucede con el Metro. En 12 años hicieron cinco kilómetros y nosotros en cuatro 50. Pasa lo mismo con las autopistas y con los accesos. Se está haciendo muchísimo más en cuatro años y se va a hacer muchísimo más en otros cuatro que lo que ellos hicieron en 12 años.

La M-50 es un proyecto del Partido Popular y se va a hacer, y las radiales son un proyecto del Partido Popular y Madrid va a tener accesos modernos y eficaces, cosa que no tuvo durante 12 años de gobierno socialista. Por eso creemos que es totalmente absurdo mantener esta proposición no de ley, que lógicamente vamos a votar en contra. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE:** Señorías, les ruego silencio y presten una mínima atención a la Presidencia, que se desgañita por intentar hacerles llegar el interés que tiene la votación.

Vamos a proceder a las votaciones de las distintas proposiciones no de ley a partir de este momento. Las iniciamos con la número 1, relativa a la adopción de las medidas necesarias para la mejora de la circulación en la carretera N-II, en el tramo comprendido en la provincia de Guadalajara.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE:** Queda aprobada.

Proposición no de ley número 2, relativa a infraestructuras de carreteras y autovías en la provincia de Teruel.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 3, sobre medidas para garantizar la seguridad de peatones y vehículos en los puntos de confluencia entre la carretera N-260 y el acceso a los barrios de San Antonio y Sant Pere de la Seu d'Urgell. Se ha presentado una enmienda transaccional, que me imagino que conocen todos los portavoces y que ha sido entregada a la Mesa.

Naturalmente, vamos a votar esta proposición con la enmienda transaccional.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición número 4 ha sido pospuesta, como saben SS.SS.

Sometemos a votación la número 5, sobre ejecución material del arreglo de los hundimientos de la carretera N-322 comprendidos entre Torreperogil, Villacarrillo y Villanueva del Arzobispo, que incluye una autoenmienda del grupo proponente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 6, relativa a la red arterial ferroviaria de la provincia de Valencia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Las números 7 y 8 han sido debatidas conjuntamente, pero las votaremos de forma individualizada. La primera es la relativa al acondicionamiento de la travesía de la carretera N-II en La Jonquera, Girona, del Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 8, para impulsar el inicio inmediato de las obras de acondicionamiento de la travesía de la carretera N-II en La Jonquera, Girona, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Catalán.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 9, sobre ejecución de una variante en la carretera N-340, para solucionar los problemas que se producen en el tramo entre las poblaciones de Peñíscola y Vinaroz. Tenía una enmienda del Grupo Popular que entendemos ha sido rechazada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 10, relativa a la agilidad de los trámites administrativos para que el proyecto de la variante de Guadalajara de la carretera N-320 pueda ser licitado a lo largo del presente ejercicio.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 11, sobre la conexión del aeropuerto de Manises con la futura línea de alta velocidad Madrid-Valencia, así como la construcción de una red ferroviaria que cubra el puerto de Valencia-Sagunto, puerto de Castellón-estación M. Villareal y zona de actividades logísticas-aeropuerto.

El señor **EDO GIL**: Perdón, señor Presidente, pero he pedido votación por separado.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El señor Edo había presentado enmiendas?

El señor **EDO GIL**: No, he pedido votación separada y el letrado y todo el mundo lo ha escuchado.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Edo sabe perfectamente que la votación por separado debe pedirla otro grupo diferente del proponente. Parece un poco raro que el grupo proponente piense en votar de forma distinta su propia propuesta. **(Rumores.)**

Estoy diciendo, señor Edo, que las votaciones por separado de las proposiciones deben pedirse por otro grupo, no por el grupo proponente.

El señor **EDO GIL**: ¿La Presidencia no admite el voto por separado?

El señor **PRESIDENTE**: Le estoy diciendo, señor Edo, que el grupo proponente no puede pedir la votación separada de su propia propuesta porque se entendería mal que votara distinto en un punto que en otro. Es otro grupo parlamentario el que debe pedirlo y parece ser que ya tiene usted un animoso peticionario, que es el señor Puigcercós.

¿Quiere intervenir, señor Puigcercós?

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Para pedir la votación separada.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias porque nos ha resuelto un problema.

Pasamos a la votación de la proposición número 11. ¿Sería tan amable de decirnos los puntos de la proposición para votarlos por separado?

El señor **EDO GIL**: Señor presidente, se ha sentado un precedente absurdo en la Comisión.

Al margen de esto, quisiera votación separada del punto 1 y de la última línea del punto dos.

El señor **PRESIDENTE**: Votaremos primero el punto 1 de la proposición, después, la última línea del punto 2 y, luego, el resto de la proposición.

Votación del punto 1.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votación de la última línea del punto 2.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Resto de la proposición.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votación de la proposición número 12, sobre actuaciones precisas en el edificio del antiguo Club de Regatas de Cartagena, Murcia. Votamos esta proposición con una enmienda del Grupo Popular que ha sido aceptada por el grupo proponente.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 35; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Votación de la proposición número 13, relativa a la potenciación de los servicios de viajeros y mercancías de Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) en Galicia.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 21; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votación de la proposición número 15, sobre medidas compensatorias para la provincia de Zamora.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición número 14, relativa a la eliminación de pasos a nivel en la provincia de Almería, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, con una enmienda que se ha retirado por el grupo autor de la misa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votación de la proposición número 16, relativa a la ubicación de la agencia europea de seguridad marítima.

¿Señor Contreras?

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Quisiera saber en qué términos se va a votar; parece que el Grupo Popular y el Grupo Mixto se iban a poner de acuerdo, pero no sabemos si lo han hecho.

El señor **PRESIDENTE**: No hemos entendido que haya habido un acuerdo porque no nos lo han comunicado, pero hace bien en advertirlo porque sugeriremos a los dos portavoces que nos lo aclaren. ¿Han llegado a algún acuerdo los proponentes con relación a la enmienda que les han presentado? **(Denegaciones.)**

Por tanto, se vota en sus propios términos la proposición número 16, relativa a la ubicación de la agencia europea de seguridad marítima.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, cuatro; en contra, 21; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 17, sobre impulso de un plan integral de inversiones en la comarca de Guadalhorce, Málaga.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Como recordarán SS. SS., la proposición número 18 la hemos pospuesto a la próxima sesión debido a la dificultad de entendimiento.

Votación de la proposición número 19, por la que se insta al Gobierno a impulsar las obras de remodelación necesarias, al objeto de mejorar los acceso a la terminal 3, puente aéreo, del aeropuerto Madrid-Barajas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 21; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votación de la proposición número 20, relativa a la terminación de la autovía de circunvalación en la

región de Madrid, M-50, en su tramo carretera de Andalucía.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 21; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Sin más asuntos que tratar, señorías, se levanta la sesión.

Era la una y veinte minutos de la tarde.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

Teléf.: 91 390 60 00. Fax: 91 429 87 07. <http://www.congreso.es>

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

Teléf.: 91 384 15 00. Fax: 91 384 18 24

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**