



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2001

VII Legislatura

Núm. 374

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 27

celebrada el martes, 27 de noviembre de 2001

ORDEN DEL DÍA:

	Página
— Comparecencia del señor secretario de Estado de Infraestructuras (Blanco Rodríguez) para informar sobre el Plan de Vivienda 2002-2005. A petición del Gobierno. (Número de expediente 212/000841.)	12270
Proposiciones no de ley:	
— Sobre desdoblamiento de la carretera N-340 entre Estepona y Guadiaro. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000345.)	12292
— Sobre medidas para reducir la siniestralidad de la travesía de Guadalmar (Málaga). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 000791.)	12294
— Sobre dotación de áreas de servicio a los tramos de las autopistas A-6 y A-52 que transcurren por la Comunidad Autónoma de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000987.)	12295

	Página
— Sobre elaboración de un plan específico para la conexión ferroviaria del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona frontera francesa, en la zona de Tarragona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000463.)	12297
— Relativa al refuerzo del servicio de los trenes semidirectos CIVIS en la línea de cercanías C-2 Madrid-Guadalajara. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000481.)	12299
— Relativa a la necesidad de mejorar la seguridad del tráfico marítimo en las costas de Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000595.)	12300
— Para el desarrollo de un plan estratégico de infraestructuras en Galicia que evite la repetición de los daños causados por fenómenos naturales como las riadas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000673.)	12302
— Relativa a la problemática del servicio de Correos en la provincia de Alicante. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000718.)	12304
— Sobre la paralización de las obras de construcción del ramal de acceso al puerto de Marín y estudio de un trazado alternativo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000787.)	12307
— Relativa a la realización del acceso completo y global del municipio de La Guardia de Jaén a la autovía Bailén-Motril, en el semienlace de Venta Matías. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000788.)	12311
— Para la realización de un estudio de viabilidad que permita la modernización y el ancho internacional del tramo Granada-Moreda-Almería que prolongaría y conectaría el corredor mediterráneo con el eje transversal de Andalucía. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000858.)	12314
— Relativa a la financiación del eje transversal de Cataluña. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000809.)	12315
— Relativa a la construcción del apeadero ferroviario en el campus universitario de Elviña (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000875.)	12316
— Relativa a la aplicación a las viviendas construidas en régimen de autopromoción de los seguros obligatorios previstos en la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de ordenación de la edificación. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000926.) ..	12317

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

— **COMPARECENCIA DEL SEÑOR SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS (BLANCO RODRÍGUEZ) PARA INFORMAR SOBRE EL PLAN DE VIVIENDA 2002-2005. A PETICIÓN DEL GOBIERNO. (Número de expediente 212/000841.)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías. Vamos a dar comienzo a la sesión número 27 de la Comisión de Infraestructuras, dando la bienvenida a

don Benigno Blanco, secretario de Estado de Infraestructuras, que comparece a petición propia para informar sobre el Plan de Vivienda 2002-2005. Si el secretario de Estado se encuentra dispuesto, tiene la palabra.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Buenos días, señorías. Como ha indicado el presidente, esta es una comparecencia solicitada por el mismo Gobierno para poner en conocimiento de SS.SS. los avances en la definición del Plan de Vivienda 2002-2005 y recibir las sugerencias pertinentes.

Como saben SS.SS. la fecha de cumplimiento del actual plan de vivienda es el 31 de diciembre de este

año y por lo tanto procedía y era obligado, para continuar con la línea de ayuda a la política de vivienda que supone el plan de vivienda, proceder a la elaboración de un nuevo plan que tendrá como ámbito temporal los años 2002 a 2005, ambos inclusive. En el Ministerio de Fomento llevamos meses intentando definir, tras un proceso de análisis de la realidad social —sobre la cual debe incidir el plan— y de las consecuencias más o menos óptimas de la aplicación del plan vigente a la situación socioeconómica actual, contrastándolos con los sectores sociales, las comunidades autónomas y diversos interlocutores que nos han manifestado su interés por el mismo, cuáles deben ser los contenidos del próximo plan de vivienda y, en consecuencia, que modificaciones respecto al actual conviene introducir. Recientemente se ha celebrado una conferencia sectorial con todas las comunidades autónomas presentes, en la que el Ministerio de Fomento ha presentado un primer avance o borrador de propuesta de lo que podría ser el próximo Plan de Vivienda 2002-2005. Por ello, siguiendo la praxis habitual del ministerio, nos ha parecido conveniente venir a esta Cámara a poner en conocimiento de SS.SS. el nivel de propuesta en el que estamos trabajando, para someterlo al debate y consideración de los distintos grupos parlamentarios. Por lo tanto, esta Comisión tiene como objeto, en un momento en que el debate sobre el plan de vivienda está abierto y, por tanto, es susceptible de recibir mejoras, aportaciones, sugerencias y críticas antes de su formulación definitiva, el que SS.SS. puedan participar directamente, mediante información por parte del Gobierno en este proceso de definición de los contenidos del plan de vivienda. A partir de este momento, salvo que diga lo contrario, cuando haga referencia al plan de vivienda me estaré refiriendo siempre al futuro plan de vivienda o a la propuesta sobre la cual estamos trabajando de los contenidos que tendrá el Plan de Vivienda 2002-2005. Quisiera resaltar que el plan de vivienda es una norma administrativa —se aprueba con rango de real decreto, como ha sucedido con los anteriores— y, por lo tanto, acota sus contenidos normativos a lo que es propio de una norma reglamentaria. El plan de vivienda, en consecuencia, no modifica el marco legal actual en ninguna de sus facetas, incluida la fiscal, porque ni tiene rango para ello ni es el contenido propio de un plan de vivienda.

Si me permiten SS.SS. quisiera en principio hacer unas consideraciones generales de cuál es el marco en el cual se va a mover el futuro plan de vivienda, porque, como es evidente, la elaboración de una norma de este estilo no se hace en el aire, al margen de las consideraciones específicas de las circunstancias socioeconómicas, sociológicas y demográficas en las que incide. Si quiere ser, como deber ser, un plan eficaz, que produzca los efectos que del mismo se pretenden conseguir, es imprescindible atenerse a un análisis específico de la realidad social y económica sobre la cual va a incidir. Por eso, si me lo permiten SS.SS., reitero, haré una serie de consideraciones de carácter general sobre

el análisis que hemos hecho en el ministerio respecto a este marco normativo sociológico y económico en el cual debe incidir el plan de vivienda, para ver luego cómo se acomodan las propuestas que hacemos a estas consideraciones sobre la realidad en la que incidirá el conjunto de medidas del plan.

Me parece conveniente, aunque sea obvio, pararmientos en cuál es el marco competencial en el cual se desarrolla la política de vivienda. En primer lugar quisiera resaltar, porque no debemos perder esa permanente referencia, que nuestra Constitución configura el derecho al acceso a una vivienda digna como un derecho constitucional. Por tanto la razón de ser esencial de la existencia del plan de vivienda, conceptualmente motivadora, es ayudar de forma activa, desde el ámbito competencial de la Administración general del Estado, por un compromiso que responde a una clara voluntad política, a poder hacer sociológicamente más real ese derecho constitucional reconocido en la Carta Magna. En segundo lugar, conviene tener claro siempre al analizar los planes de vivienda que en esta materia las competencias corresponden a las comunidades autónomas y a los ayuntamientos. La política de vivienda se ha transferido con carácter exclusivo a las comunidades autónomas y los ayuntamientos tienen competencia sobre un aspecto absolutamente esencial para la política de vivienda, como es la política de creación de suelo, con la incidencia que tiene esa política en el encarecimiento o abaratamiento de un coste que llega a suponer en nuestro país hasta entre un 50 y un 60 por ciento del coste final de la vivienda. Por lo tanto cuando se habla de política de vivienda y el plan de vivienda es uno de los instrumentos, hay que tener muy claro que incide en un marco competencial diversificado entre las distintas administraciones, donde le corresponde a la Administración general del Estado una parte de las competencias, pero no el cien por cien de las que inciden en la vivienda y en el suelo.

En este marco competencial, ¿qué es o qué deber ser, a juicio del Gobierno, el plan de vivienda? El plan de vivienda, como les decía al principio, debe ser un instrumento para garantizar o ayudar a garantizar o a promover el derecho de acceso a una vivienda digna por parte de todos los ciudadanos. Debe ser un instrumento para complementar, desde la Administración general del Estado, las políticas de vivienda y suelo que desarrollan las administraciones territoriales, sin confundir los respectivos ámbitos de actuación y competencia, pero sí instrumentando unas vías para una actuación coordinada en pro de la eficacia social de ese derecho constitucional a la vivienda. También debe ser, por el claro contenido de política social que tiene todo plan de vivienda, un instrumento para intentar paliar los efectos negativos que desde el punto de vista de la accesibilidad a la vivienda para los grupos sociales de menos capacidad económica supone el libre juego de las fuerzas del mercado. Por tanto el plan de vivienda

está al servicio de la garantía de un derecho, es un instrumento para complementar políticas de otras administraciones y coordinar el conjunto de las actuaciones y tiene una clara vocación de apoyo social para paliar, en beneficio de los de menos capacidad adquisitiva o en los que concurren en circunstancias especiales, de las que luego hablaré, las lagunas que presenta, en cuanto a la accesibilidad a la vivienda, el mercado libre de la misma.

En estos momentos —y recuerdo datos que saben todas SS.SS.— hemos vivido unos años donde, según todos los analistas, ha habido un claro sobredimensionamiento en la producción de viviendas. Se han estado produciendo entre 400.000 y 500.000 viviendas al año, lo cual, para las necesidades del mercado español, a juicio de todos los expertos, es mucho. Este sobredimensionamiento del número de viviendas producidas no ha evitado un continuo encarecimiento del precio de la vivienda libre. Es decir, el exceso de producción — si podemos utilizar ese término— en un mercado normal podría indicar el abaratamiento de los precios; en el caso del mercado libre de la vivienda, ha sido compatible ese exceso de producción con un continuo encarecimiento de los precios y a ello no es ajeno el continuo encarecimiento del suelo que se ha producido con carácter general en nuestro país. Por lo tanto, en lo que al plan de vivienda y a su eficacia social se refiere, hemos vivido un proceso en los últimos años en el que se han ido separando progresivamente los precios de la vivienda de protección oficial y los precios de la vivienda en el mercado libre. Por otra parte, creo que merece la pena constatar que el esfuerzo normativo hecho a iniciativa de este Gobierno, a través de leyes aprobadas en esta Cámara para introducir medidas liberalizadoras del suelo, con una clara vocación precisamente de facilitar un abaratamiento del suelo, que incidiría claramente en un abaratamiento del coste final de la vivienda, no ha tenido tiempo todavía de producir eficacia social, porque la legislación del Estado en materia de suelo, por su carácter de básica y reducida en el ámbito en el que pueda actuar, según la jurisprudencia del Tribunal Constitucional, necesita un lapso de tiempo prolongado para convertirse en aplicable al proceso concreto de producción de suelo, porque antes de ser norma vinculante tiene que pasar por la legislación de las comunidades autónomas y luego por los propios planes generales de ordenación urbana o resto de normativa urbanística que configura los derechos al uso del suelo. Este es un proceso largo en el tiempo y que además va a ser aplicado en clave más o menos liberalizadora, según las opciones que legítimamente adopten las comunidades autónomas, dentro del marco definido por la normativa básica y por las propias administraciones locales.

Como dato importante para configurar el plan de vivienda, creo que hay que ser muy conscientes de que

en España no existe un mercado del suelo sino muchos mercados del suelo. Iba a decir que casi tantos como municipios; quizá sea un exageración, pero se acerca bastante a la realidad. Las diversidades y divergencias de precios y de la evolución de los mismos en los territorios de las distintas comunidades autónomas, provincias y municipios y dentro de la misma provincia son grandísimas en España. En consecuencia, las medidas de un plan concebido a través de una norma reglamentaria de carácter general, si quieren ser eficaces, a juicio del Gobierno por lo menos, tienen que permitir una adaptabilidad al terreno y una flexibilidad en su aplicación para acomodarse a las necesidades reales de la evolución de los costes y de los precios de la vivienda con esa gran diversidad territorial que al respecto existe en España. Una uniformidad establecida con carácter general y sin flexibilidad en su aplicación probablemente resolvería algunos de los problemas de accesibilidad a la vivienda en algunos puntos de España, pero por no acomodarse a la evolución real de los precios y de los costes en otros muchos puntos, sería ineficaz en los mismos. Por eso, a la luz de esta consideración, una de las ideas que inspiran la propuesta del nuevo plan de vivienda que presento en estos momentos a SS.SS. es precisamente la de dotarnos de un instrumento flexible que permita una aplicación acomodada a las circunstancias reales, sociológicas y económicas en las que se plantean las disfunciones de accesibilidad a la vivienda, según los costes de la misma y los ingresos del candidato a adquirirla.

Por otra parte, creo que es bueno tener en cuenta en el momento de definir un plan de vivienda la evolución económica de los últimos años, que ha permitido un claro aumento del bienestar en la sociedad española. Se está creando empleo y se ha venido creando de forma sostenida, han bajado los tipos de interés, ha habido una actividad económica que ha creado esperanza e ilusión aumentando el esfuerzo inversor y la apuesta por el futuro de muchísimos españoles y eso ha llevado a que amplias capas de la población que históricamente no han podido acceder al mercado libre lo hayan hecho en estos últimos años. Por el contrario, debido a esa evolución hacia el encarecimiento de los precios de la vivienda, existen en España grupos importantes que no pueden acceder a una vivienda en el mercado libre. Por ello parece conveniente —y esa es otra de las ideas que inspirará, a la luz de estas consideraciones, la propuesta del plan de vivienda que el Gobierno explica en estos momentos a SS.SS.—, con vistas a esa finalidad última de que el plan de vivienda sea un instrumento para garantizar el derecho al acceso a la vivienda, que se inspire en la idea de concentrar las ayudas en aquellos grupos sociales que más lo necesitan, huyendo de una cierta tendencia histórica del pasado a diversificar y ampliar el elenco de grupos objetivos del plan. Reitero que en la propuesta del plan de vivienda que expongo ante SS.SS. intentaremos, manteniendo el volumen

total de ayudas, el compromiso financiero del Estado con el plan de vivienda, concentrar esas líneas de ayuda aumentando las ayudas en aquellos grupos sociales que más lo necesitan para poder de verdad acceder a una vivienda.

Como conclusión de este rápido repaso de la situación sobre la cual va a incidir el plan de vivienda, terminaría esta parte inicial diciéndoles que existe claramente una demanda potencial de adquirentes de viviendas de protección oficial que no ven satisfecha en estos momentos en el mercado su aspiración de tener una vivienda digna. A esa demanda, a esos que posteriormente denominaré grupos objetivos a ser atendidos por el plan, dedicaremos la concentración de ayudas a la que me referiré como medio de dar una dimensión más social al plan de vivienda. Por otra parte, es necesario actuar sobre la oferta. En un escenario —aunque en estos momentos parece que está cambiando ya— de creación de mucha vivienda pero de vivienda cara en el mercado libre, tenemos que actuar sobre dicha oferta para que se reduzca el margen entre el precio de la vivienda de protección oficial y la libre, es decir, para que haya viviendas asequibles económicamente para los grupos objetivos del plan. Al actuar sobre la oferta, es decir, sobre la vivienda que se produce en condiciones de precio razonable y para que sea adquirida por los grupos objetivos del plan, debemos tener en cuenta esa gran diversidad territorial que existe en España respecto a la producción de vivienda, sus costes y sus precios finales. Por otro lado, debemos actuar, como les decía hace un momento también, sobre la oferta y sobre la demanda: sobre la oferta, consiguiendo abaratar la vivienda que se ofrece en el ámbito del plan, y sobre la demanda, ayudando a esos grupos sociales que tienen menos capacidad por sí mismos de acceder a la vivienda mediante las líneas de ayuda del plan —a las que luego me referiré—, para que con ese suplemento de ayudas estén en condiciones de adquirir las viviendas protegidas.

En cuanto a los instrumentos conceptuales en los que debe apoyarse el plan de vivienda, sin perjuicio de las medidas concretas a las que luego me referiré, después de analizar y contrastar la experiencia de los planes de vivienda de las comunidades autónomas, de la política de vivienda que se hace en otros países y la propia experiencia de la aplicación del último plan de vivienda, hemos llegado a la conclusión —y así se propone en el avance de plan que sometemos a la consideración de SS.SS. y que se explicó en la conferencia sectorial de la semana pasada— que debemos seguir apoyándonos en los dos grandes instrumentos de actuación que han configurado los últimos planes de vivienda, es decir, en la fijación de precios máximos, porque si no, en un escenario de encarecimiento de los precios de la vivienda libre, el plan perdería todo carácter de plan social, y, por otra parte, en las ayudas económicas directas, bien sean por ingreso directo al beneficiario

del plan, bien sean mediante la subsidiación de las cuotas de amortización de los préstamos, a aquellos que por sus recursos económicos sin estas ayudas no podrían acceder a la vivienda. Por lo tanto los dos grandes instrumentos conceptuales del último plan los mantenemos porque no creemos que haya otros más eficaces: fijación de precios máximos para que haya vivienda asequible a precios razonables para los grupos que consideramos grupos objetivos y ayudas económicas directas a las personas de estos grupos objetivos para que, complementando desde el apoyo del plan de vivienda su propia capacidad de generar ingresos, eso les permita acceder a la adquisición o alquiler de la vivienda.

Yendo un poco más allá después de este análisis general y de esta identificación de los instrumentos de actuación por los cuales el plan opta, me gustaría resaltar ante SS.SS. que el plan, como todo plan propuesto por el Gobierno, guarda una coherencia con las líneas políticas generales de actuación del Gobierno, como no podía ser de otra manera. Por ello es un plan que tiene muy en cuenta los objetivos generales de la política económica del Gobierno, la convergencia real y el pleno empleo. El plan está inspirado también por un intento de incentivar la actividad en el sector de la construcción mediante la promoción de más viviendas protegidas, efecto que en este momento puede tener una clara incidencia anticíclica, dada la situación general de la economía. Por otra parte, a través de la política, a la que luego me referiré, de incentivo a la construcción de las viviendas de alquiler, creemos que se puede también ayudar desde la óptica del plan de vivienda al objetivo general de facilitar la movilidad laboral para aquellos que les interese desde el punto de vista de su situación en el mercado de empleo.

En cuanto a la definición de los grupos objetivos, como es lógico el plan de vivienda es coherente con las políticas de cohesión social que con carácter general promueve el Gobierno. Así, es un principio claramente inspirador del plan de vivienda —como luego les explicaré con más detalle— colaborar con la política de la familia y de fomento de la natalidad, en coordinación con el Plan integral de apoyo a la familia que ha aprobado recientemente el Consejo de Ministros. Queremos que las medidas específicas, a las que luego haré referencia detallada, que inspiran las líneas de ayuda del plan de vivienda incidan también de forma positiva en un aumento del acogimiento familiar de personas mayores y minusválidos, creyendo que es bueno que se interioricen por el plan unas líneas de ayuda que incentiven y que los hagan posible, para las familias que quieran atender en su seno a personas de la tercera edad y minusválidos, en términos de vivienda.

Con carácter general, como antes anuncié, inspira el plan, dentro de esta faceta de coordinación con las políticas de cohesión social generales del Gobierno, el apoyo a la población menos favorecida. Como les decía antes, esta propuesta de plan que estoy comentando se

inspira en la idea de concentrar las ayudas del mismo aumentándolas en aquellos grupos sociales que menos capacidad tienen por sí mismos de acceder a la vivienda, familias o personas con ingresos bajos, inmigrantes, adultos con personas dependientes, etcétera, según la escala de ingresos. Por otra parte y por ahí empecé mi intervención, pero estoy haciendo un balance global de los criterios generales que lo inspiran, el plan debe ser coherente con el reparto constitucional de competencias en materia de vivienda y suelo, sin intentar, por la vía del mismo, recuperar para la Administración general del Estado competencias que no le corresponden, sino que están claramente transferidas a las comunidades autónomas.

Finalmente, inspira el plan también la idea de intentar —cosa que no es sencilla— simplificar el sistema de ayudas y el propio procedimiento de gestión de plan. Como fruto de la historia, de la casuística que a lo largo de los años ha intentado ser abarcada por el mismo, tenemos una normativa de plan de vivienda que es compleja, profusa, a veces de difícil intelección y que complica, por un lado, el conocimiento por parte de los ciudadanos de qué tipo de ayudas tiene previstas el plan para ellos y, por otro, complica la propia gestión administrativa del mismo incrementando en consecuencia los costes de gestión.

Este es el esquema general o conceptual y el análisis básico en que se inspiran los contenidos del plan de vivienda a los que voy a hacer referencia más detallada a partir de este momento en mi intervención. Entre los instrumentos previstos por el nuevo Plan de Vivienda 2002-2005 —y voy describiendo la instrumentación administrativa concreta de estos principios generales a los que me he referido— me permito destacar ante SS.SS. los siguientes. Todas las modalidades de viviendas protegidas se van a agrupar en una única categoría bajo la denominación genérica de viviendas sujetas a regímenes de protección pública. Esta es una de las medidas de simplificación del plan en sus contenidos conceptuales y en su gestión, pero que no implica ninguna limitación o supresión de los tipos de vivienda que existen ahora. Lo que sucede es que el plan se va a configurar en un solo tipo de vivienda, viviendas sujetas a regímenes de protección pública, y la concreción en número de metros cuadrados y de precios, como luego explicaré, de los distintos tipos de vivienda podrán hacerla las comunidades autónomas que por esa vía podrán recuperar, si no el nombre, sí los contenidos de las vías especiales de protección que en estos momentos existen en el seno del plan. Estas viviendas sujetas a regímenes de protección pública van a estar caracterizadas, por una parte —y les decía anteriormente que no renunciamos a este instrumento clásico del plan de vivienda—, por una limitación en cuanto al tamaño máximo de la vivienda protegida, que va a quedar establecido en 90 metros cuadrados útiles, salvo —y esta es una de las novedades que introducimos en el plan—

para las familias numerosas, en cuyo caso se amplía la posibilidad de configurar una vivienda sujeta al régimen de protección pública aunque tenga hasta 120 metros cuadrados. Esta es una de las modificaciones introducidas en el plan con el objeto de apoyar a la familia y la natalidad. En consecuencia, se propone dejar abierta la posibilidad de dedicar a este tipo de viviendas, las de entre 90 y 120 metros cuadrados, hasta un total del 15 por ciento en cada promoción.

En cuanto a los ingresos familiares —y aquí hablamos de los grupos objetivos del plan en los que vamos a concentrar las ayudas—, el límite máximo para poder acceder a la vivienda protegida se establece en 5,5 veces el salario mínimo interprofesional —recuerdo a SS.SS. que en este momento es algo más de un millón de pesetas—. Por otra parte —y a partir de ahora utilizaré la referencia al salario mínimo interprofesional—, el plan propone pasar de la cuantificación en pesetas de los ingresos que permiten la accesibilidad a las distintas líneas de ayuda del plan a la cuantificación en número de veces del salario mínimo interprofesional, lo que permite una mayor claridad y simplificación tanto en las referencias objetivas en cada momento de los grupos objetivos del plan como en su evolución en el futuro, pues esas cuantificaciones evolucionarán en la medida y en el porcentaje en que lo haga el salario mínimo interprofesional. Este límite —hasta 5,5 veces el salario mínimo interprofesional— para acceder a la vivienda protegida puede sufrir, conforme a la propuesta del plan que les comento, dos tipos de correcciones, con el objeto de que quede expresado en términos de poder adquisitivo. Como les decía antes, siempre tenemos que pensar en la realidad social, en las personas concretas, en sus circunstancias sociológicas específicas y en el proceso de costes de la vivienda en el municipio en que está. Por eso los factores correctores sobre la definición general del plan son importantes en este tema y en otros que comentaré.

Estos factores correctores van a ser los siguientes. En primer lugar, según el número de miembros de la unidad familiar, hasta un 20 por ciento de incremento, lo que equivale a aplicar un coeficiente reductor de 0,83 a los ingresos reales. Una vez más, esa inspiración de apoyo a la familia y la natalidad se introduce en el plan —en este caso como elemento corrector de los ingresos— para interiorizar la idea, que creo que es evidente, de que a mayor número de miembros de la familia, los mismos ingresos implican menos capacidad de ahorro y de inversión, como es lógico. La escala que hemos propuesto —y es uno de los temas que está sometido a discusión y en la conferencia sectorial incluso se nos ha hecho alguna sugerencia de poder cambiarlo, que, como es lógico, será estudiado— para introducir este coeficiente corrector es la siguiente: para uno o dos miembros de la unidad familiar el coeficiente corrector es 1; para tres, 0,97; para cuatro, 0,93; para cinco, 0,88, y para seis o más, 0,83. Reitero que hemos intentado

hacer una escala que, a nuestro juicio, responde sociológicamente a la variación de la capacidad adquisitiva de cada familia según el número de hijos, pero obviamente es discutible y mejorable con propuestas bien fundadas.

El segundo elemento corrector se refiere a las circunstancias territoriales. Les decía antes que el plan tiene que adaptarse a los distintos mercados, tan variados en costes y en producción, que existen en España. Por circunstancias territoriales se permite hasta un 25 por ciento de incremento, lo que equivale a aplicar un coeficiente reductor de 0,8 a los ingresos reales, a establecer por las comunidades autónomas. Esperamos que sea utilizado con carácter general para tener en cuenta las diferencias de precios de la vivienda en cada territorio. ¿Por qué deferimos a las comunidades autónomas la aplicación de este coeficiente corrector? Porque cada comunidad autónoma tiene un conocimiento mucho más preciso de cuál es la evolución real de los precios y las necesidades sociales en su territorio. Además, en el nuevo plan no se va a imponer que cada comunidad autónoma aplique este coeficiente corrector con carácter uniforme, para todo su territorio, sino que podrá modularlo por municipios, por áreas, según la variación real que se produzca en los costes finales de la vivienda en el interior del territorio de la comunidad autónoma. Si huimos de la uniformidad desde la Administración general del Estado, nos gustaría que también se huyese desde las comunidades autónomas. Reitero que intentamos hacer un plan que, manteniendo las normas imperativas suficientes para que se respeten los grupos objetivos y las líneas básicas de protección que el Gobierno ha considerado prioritarias, permita una aplicación territorializada, de tal manera que sea un traje a medida de las necesidades de cada municipio o de cada grupo familiar.

En cuanto a precios máximos de venta —al principio les decía que no renunciaríamos, sino todo lo contrario, a mantener como uno de los instrumentos básicos de configuración del plan la figura del precio máximo de venta—, la propuesta que hacemos es que a partir de un precio básico a nivel nacional fijado por el ministerio, podrán añadirse dos tipos de ajustes acumulables entre sí, a criterio de las comunidades autónomas, según las peculiaridades de sus mercados de vivienda. Una vez más nos encontramos con la idea de que las comunidades autónomas van a tener una amplia capacidad, dentro de la definición global del plan, para acomodar a la situación real, que probablemente irá cambiando —no serán medidas permanentes en el tiempo—, las instituciones de este plan, en este caso el precio máximo de la vivienda, a la situación real de los mercados en su propio territorio. Esta adaptación por parte de las comunidades autónomas se va a basar en dos grandes instituciones: por una parte, y el plan lo preverá así con carácter general, permitirles una actualización del precio máximo de venta fijado a nivel nacional hasta en un

56 por ciento. Reitero que digo «hasta en un», es decir, que es un límite máximo que podrá ser adaptado a la baja, en la medida en que las comunidades autónomas, según las características de su mercado de vivienda, crean que se pueden producir y vender viviendas de protección oficial sin llegar a este límite máximo. Por otra parte —sería el segundo instrumento corrector respecto a la institución del precio máximo de venta—, se mantiene la institución ya existente en el vigente plan de vivienda de los municipios singulares. En este momento existen dos tipos de municipios singulares en el plan de vivienda, los grupos A y B, que están regulados —y definidos los municipios que los integran— en la normativa vigente. En la propuesta del nuevo plan de vivienda hay dos novedades respecto a los municipios singulares, en esta línea de adaptar a las necesidades de cada territorio las instituciones del plan, respetando su gran configuración de protección a los grupos objetivos. Por un lado, proponemos que en los municipios del grupo A el posible incremento del precio básico fijado a nivel nacional sea de hasta un 40 por ciento, en los del grupo B hasta un 20 por ciento y el plan crearía, según la propuesta que les comento, un nuevo grupo C, ahora inexistente, que haciéndose eco de una de las experiencias de la aplicación del plan permitiría que, a propuesta de cada comunidad autónoma, el ministro de Fomento pueda declarar municipio singular de grupo C, a aquellos municipios que, sin estar integrados en el grupo A o en el grupo B, por la evolución concreta de los precios de la vivienda, juzguen las propias comunidades autónomas que, sin introducirse en la categoría de grupo C es muy difícil adecuar el mercado libre al mercado de vivienda de protección oficial y, por tanto, se mantendría una tendencia a desincentivar la producción de la vivienda protegida. Es un instrumento más de flexibilidad, de territorialización, de huir de las grandes uniformidades a nivel nacional para ir adecuando la aplicación del plan a lo que sucede en los distintos territorios, pensando siempre en que, al final, se trata de que los grupos objetivos del plan puedan, con el conjunto de estas medidas, acceder a la vivienda. Para eso tenemos que establecer entre las comunidades autónomas y el Gobierno, a través del plan de vivienda, medidas que permitan adecuarnos a las necesidades concretas del ciudadano español que en tal municipio, por las razones que sean, aplicando la normativa general, no logra que haya vivienda protegida accesible para él. Todas estas instituciones tienden a permitir que, para ese ciudadano, en ese municipio, exista la vivienda de protección oficial que él puede comprar o alquilar.

En cuanto a las ayudas económicas directas —sigo desgranando el capítulo de instrumentos concretos de ejecución del plan—, la previsión vendría descrita de la siguiente manera. Las ayudas se van a concentrar en aquellos grupos sociales que más lo necesitan y en su configuración general van a seguir siendo las dos que

tenemos en este momento. Una, el apoyo al primer acceso a la vivienda en propiedad, aunque en el caso de las familias numerosas —esta es otra de las novedades que incide en esa línea de apoyo a la familia— vamos a incluir la accesibilidad a las ayudas también para el supuesto de una familia que quiere pasar de una vivienda más pequeña a otra más grande —con los límites generales de metros cuadrados que definen la vivienda protegida— cuando trae su causa de un aumento del número de integrantes de la familia. Uno de los problemas que se plantea a muchas familias con el nacimiento de los niños o la necesidad de cuidar a otras personas es que la vivienda se queda pequeña. Para que sea factible que ese grupo familiar se mantenga cohesionado en una vivienda digna vamos a permitir, cosa que no sucedía hasta ahora, que las líneas de protección y ayuda del plan se extiendan, en ese caso concreto de las familias numerosas o en que aumenta el número de miembros, al paso de una vivienda más pequeña a una vivienda más grande, como digo, en el límite de lo que es la vivienda protegida en términos de metros cuadrados. Por otra parte, vamos a incentivar una línea de ayuda a las unidades familiares con ingresos corregidos inferiores a 1,5 veces el salario mínimo interprofesional, dentro de esa idea global que comentaba al principio y que inspira todo el plan de que creemos positivo que se concentren más las ayudas en aquellos de menos ingresos, que son los que necesitan más ayuda para acceder a la vivienda. ¿Cuál es la base de esas ayudas en relación con estos principios que les acabo de decir? Las que voy a explicar y que son compatibles entre sí, que es otra de las modificaciones respecto al plan de vivienda. Ahora las dos ayudas a las que voy a hacer referencia son compatibles y acumulables para cada unidad familiar o persona solicitante de las ayudas del plan. Por una parte, será la subsidiación de la cuota de amortización del préstamo —capital más intereses—, siempre que los ingresos corregidos no sean superiores a 4,5 veces el salario mínimo interprofesional y, por otra, la ayuda estatal directa a la entrada, que hemos creado hace un año y que mantenemos porque creemos que es positiva, siempre que los ingresos corregidos no sean superiores a 3,5 veces el salario mínimo interprofesional. Recuerdo, pues, a SS.SS.: hasta 5,5 veces el salario mínimo interprofesional, derecho de acceso a la vivienda; hasta 4,5 veces el salario mínimo interprofesional, posibilidad de recibir la subsidiación de la cuota de amortización del préstamo; hasta 3,5 veces, posibilidad de recibir la AEDEN y también, evidentemente, porque es acumulable, la subsidiación de la cuota de amortización de los préstamos. Además, estas dos líneas de ayuda, cuando procedan acumuladas o cuando no procedan, de 3,5 y 4,5 del SMI, podrán verse complementadas con otras líneas de ayuda que preverá el plan y que son acumulativas con las anteriores. En concreto, pensando en los jóvenes menores de 35 años, en las familias numerosas y en otras condiciones de protec-

ción, se prevén las siguientes líneas de ayuda que serán, reitero, acumulables entre sí y a las anteriores. Los jóvenes hasta 35 años podrán recibir una ayuda acumulable a las anteriores de hasta 500.000 pesetas. En el caso de las familias numerosas, por tres hijos, hasta 500.000 pesetas; por cuatro hijos, hasta 600.000 pesetas y por cinco o más hijos, 700.000 pesetas. Y por otras circunstancias, que desgranará el plan dentro de los objetivos generales de apoyo a la política de cohesión social general del Gobierno, cuando existan minusválidos o personas mayores que se integren en el grupo familiar habrá una ayuda de hasta 150.000 pesetas, ayudas que, reitero, son acumulables, cuando se dan en el candidato a las ayudas las condiciones subjetivas para ello, a las propias de la ayuda a la entrada y de la subsidiación de las cuotas de amortización de los préstamos.

En cuanto a la escala para recibir subsidiación o ayudas económicas a la entrada, la que hemos propuesto en el borrador que en estos momentos está sometido a debate, responde a la siguiente parametrización, si me permiten esta palabreja. Los ingresos corregidos en número de veces el salario mínimo interprofesional, hasta 1,5 llevarían pareja una ayuda a la entrada, la llamada AEDEN, que es un porcentaje sobre el precio de compra, de hasta un 11 por ciento, y una posibilidad de subsidiación en porcentaje sobre la cuota de hasta un 20 por ciento durante un período de diez años. Para ingresos corregidos, también en número de veces el salario mínimo interprofesional, entre 1,5 y 2,5 el porcentaje de ayuda a la entrada sería de hasta un 8 por ciento y la subsidiación en porcentaje sobre la cuota de hasta un 15 por ciento durante un plazo de 10 años. Para ingresos corregidos de entre 2,5 y 3,5 veces el salario mínimo interprofesional, el porcentaje de ayuda a la entrada sería de hasta un 5 por ciento sobre el precio de compra una vez más, y la subsidiación de hasta un 10 por ciento sobre la cuota durante un plazo de cinco años. Y para ingresos entre 3,5 y 4,5 veces el salario mínimo interprofesional, no habría ya, como les he dicho anteriormente, ayuda a la entrada y la subsidiación en porcentaje sobre la cuota sería de hasta un 5 por ciento durante cinco años. En materia de subsidiación, una vez más en la línea de apoyo a la familia, habría para las familias numerosas un 5 por ciento adicional durante cinco años. Recuerdo a SS.SS. —y por eso he parado la lectura de la tabla en 4,5 veces el salario mínimo interprofesional— que para el tramo comprendido entre 4,5 y 5,5 veces el salario mínimo interprofesional no hay financiación cualificada, aunque sí hay accesibilidad a las viviendas protegidas a las que el plan se refiere. Si han seguido ustedes la lectura que he hecho, aunque sea difícil a veces cuando se dan porcentajes tan rápidamente, lo que se intenta hacer es lo que les comenté como principio inspirador del plan: concentrar las ayudas en los ingresos más bajos, con más porcentaje de ayuda a la entrada, más porcentaje

de subsidiación a la cuota y más plazo de dicha subsidiación; según aumentan los ingresos disminuye el porcentaje de ayuda a la entrada, disminuye el porcentaje de subsidiación de la cuota y disminuye el plazo durante el cual se subsidia la cuota. Reitero que se trata de la aplicación concreta, una vez más, de la idea que viene inspirando todo lo que voy diciendo, y en la que se inspira el plan, de concentrar lo más posible las ayudas en aquellos que menos medios tienen y, en consecuencia, más dificultad tienen para acceder a la vivienda, también a la protegida.

En cuanto a las vivienda en alquiler, que es otra de las preocupaciones históricas, y muchas veces fallida, de los planes de vivienda, por circunstancias sociológicas, económicas y de muchos tipos que no voy a analizar en estos momentos, pero en las que podemos entrar luego en el turno de preguntas o debate, si quieren SS.SS., el plan incorpora una serie de medidas específicas destinadas a favorecer que existan viviendas protegidas de nueva construcción en alquiler a un plazo de 25 años y respondiendo a la misma idea que inspira todo el plan de flexibilizar la aplicación de estas medidas para acomodarlo a las necesidades reales, territorialmente heterogéneas, existentes en España en el mercado de la vivienda. Estas medidas, en sus líneas esenciales o básicas, son las siguientes. Se fortalece en el Plan de vivienda 2000-2005, respecto al plan vigente, la ayuda a la promoción, aumentando la subvención hasta un 20 por ciento del precio máximo teórico de la vivienda. Se reduce —y es consecuencia lógica del fortalecimiento de las ayudas— el límite máximo de renta anual a percibir en ese tipo de viviendas, que quedará establecido en el 4 por ciento del precio máximo teórico de la vivienda, para que haya vivienda en alquiler asequible para rentas bajas también, y se introduce la posibilidad de derecho de opción de venta y compra a favor del promotor o titular de la promoción y del inquilino, siempre que se cumplan determinadas condiciones referidas a años de permanencia del inquilino en la vivienda y no superando nunca un porcentaje total del conjunto de la promoción, entre otras. El plan también incorpora otras medidas relacionadas con el alquiler, entre las cuales me permito resaltar ante SS.SS. las siguientes. Se van a incentivar en el plan los alojamientos o unidades habitacionales intermedios entre las viviendas individuales y las viviendas o residencias colectivas, porque creemos que puede ser una solución, si las comunidades autónomas apuestan por esta vía, para resolver determinados problemas de accesibilidad a una vivienda digna en determinadas circunstancias, como es el caso de grupos de inmigrantes, personas de la tercera edad, situaciones de necesidad de vivienda con carácter temporal, etcétera. Por tanto, se incluirá en el plan esta vía de actuación que, por cierto, tiene precedente en algunas comunidades autónomas que, sin estar previstas en el plan de vivienda vigente, han avanzado en esta línea con experiencias satisfactorias

que nos parece que merece la pena incorporar con carácter general.

En cuanto a las provisiones de viviendas protegidas para alquiler, en cualquier momento del período de vinculación a dicho régimen de uso podrán ser cedidas por sus promotores, previa autorización de la comunidad autónoma, a nuevos titulares, incluyendo sociedades o fondos de inversión inmobiliaria. Esta es una petición que nos han planteado, y que me parece razonable, para que haya más incentivo a la existencia de viviendas en alquiler, especialmente las asociaciones de promotores públicos de la vivienda de carácter municipal o autonómico para tener un instrumento de gestión del parque de viviendas en alquiler más acorde con lo que son hoy día las necesidades del mercado financiero. Por último, el plan preverá en esta misma materia que las organizaciones sin ánimo de lucro puedan, previa autorización de la comunidad autónoma, adquirir viviendas existentes con las dimensiones y a los precios máximos establecidos con carácter general en el plan para las viviendas protegidas, a fin de cederlas en arrendamiento. Es decir, vamos a incentivar también, a través del plan y para el caso de organizaciones sin ánimo de lucro, que se intente movilizar viviendas ya existentes, adquiriéndolas para ponerlas en este —llamémoslo así— mercado de la vivienda de alquiler protegida. Por eso exigimos que esta medida se predique en organizaciones sin ánimo de lucro, públicas o privadas. Creemos que es otra vía interesante en España, donde existe un amplio número de viviendas que podrían ser puestas al servicio del alquiler, ya existentes, aparte de las nuevas que se puedan promover, y pensamos que si se puede ayudar a movilizarlas se conseguirá avanzar en uno de los objetivos del plan.

En cuanto al fomento de la creación de suelo urbano —y aquí permítanme que reitere una vez más que el plan no va a ser ningún medio torticero para que el Estado rescate unas competencias que en su momento cedió a las comunidades autónomas porque constitucionalmente había que cederlas o que son propias de los ayuntamientos, es decir, no vamos a intentar recuperar vía plan ninguna competencia en materia de suelo que no tenemos directamente— vamos a intentar establecer a través del plan instrumentos incentivadores de que el ejercicio de las competencias en materia de suelo por los ayuntamientos y las comunidades autónomas incidan positivamente en las líneas de trabajo que ha establecido el plan, es decir, coadyuven, apoyadas por estas medidas incentivadoras del plan, a que haya suelo disponible a precios razonables para que sobre el mismo se construyan viviendas de protección oficial, bien para la venta, bien para el alquiler, que es lo que creo que el Estado puede hacer razonablemente en el ámbito de la política de suelo. A estos efectos, el nuevo Plan de vivienda 2002-2005 crea la figura del área de urbanización prioritaria de suelo, en la que se va a exigir que al menos un 75 por ciento de la edificabilidad

resultante del sector de urbanización se destine a vivienda protegida. En este caso, la ayuda estatal que prevé el plan, en la propuesta que en estos momentos estamos comentando, es una subsidiación del 40 por ciento de los costes de urbanización del suelo, con un límite de 400.000 pesetas por vivienda. Para el resto de actuaciones protegidas en materia de urbanización que no sean estas áreas de actuación prioritaria, la subvención será del 20 por ciento. Puedo decirles también que en la conferencia sectorial celebrada la semana pasada, en la que se habló del plan de vivienda, este es uno de los puntos sobre los que algunas comunidades autónomas adelantaron que nos harían alguna observación, por pensar que la reserva de hasta un 75 por ciento para viviendas protegidas en cada área de urbanización para que se considerara área prioritaria de actuación conforme al plan podía ser excesiva, y alguna comunidad autónoma adelantó que probablemente nos propondrían rebajarla a 60 ó 65 por ciento. Bien, como toda medida instrumental, se puede estudiar e intentar adecuarla según las razones que se aporten a lo que parezca más conveniente, siempre que el objetivo final sea que el plan funcione.

En cuanto a los convenios con las comunidades autónomas, que ha sido otro de los instrumentos de aplicación del plan de vivienda tradicionales, el esquema que prevé el plan que tengo el honor de presentarles es la asignación territorial a comienzo de cada ejercicio de sólo una parte de los recursos estatales disponibles, en principio según los criterios de reparto existentes en la actualidad aprobados en conferencia sectorial. La fracción no distribuida cada año y los recursos no aplicados dentro de lo distribuido por cada comunidad autónoma para su territorio, en una fecha que hemos propuesto que sea el 1 de octubre en cada ejercicio, quedará a disposición de todas las comunidades autónomas para que aquellas que se hayan demostrado más diligentes o activas en la gestión del plan y tengan más proyectos en marcha puedan recibir esa financiación no previamente distribuida o aquella parte de la financiación previamente distribuida que no haya sido objeto de actuación en el territorio de cada comunidad autónoma por las razones que sean. Con esto intentamos una vez más introducir un instrumento de flexibilidad en la aplicación del plan que permita una asignación anual de los recursos acorde con el nivel de actividad que se genere en el territorio de cada comunidad autónoma dentro de las líneas marcadas como prioritarias por los grupos objetivos del plan. Es, una vez más, un intento de adecuar el plan a las necesidades reales, a esa inmensa variación territorial que se produce durante la vigencia del mismo en la ejecución según los distintos territorios.

En cuanto a los convenios con las entidades de crédito que dan cobertura contractual al reparto de las ayudas del plan cuando se basa en la subsidiación de los préstamos o de las cuotas de amortización de los mis-

mos, también vamos a intentar simplificar un poco el sistema vigente. A esos efectos, la propuesta que estamos presentando del Plan de vivienda para el periodo 2002-2005 prevé que haya un solo convenio con cada entidad con validez para los cuatro años de aplicación del plan sin necesidad de estar haciendo un convenio con cada comunidad autónoma, que complican la gestión. Por otra parte, se prevé que el ministro de Fomento pueda determinar anualmente los volúmenes de préstamos a conceder con carácter global y en concepto de bolsa no territorializada para alquiler. Es decir, habrá un convenio vigente y el ministro de Fomento irá diciendo cada año, mediante orden, cuáles son los créditos disponibles para, en el seno de esos convenios, establecer las subsidiaciones correspondientes. En cuanto al tipo de interés de los préstamos cualificados, se partirá —es la propuesta que hace el borrador del plan sobre el que estamos hablando— del 85 por ciento del tipo de interés medio del conjunto de entidades de crédito registrado en los últimos dos meses, porque precisamente este 85 por ciento es el que nos demuestra la experiencia que se produce en las subastas que hemos realizado hasta ahora en aplicación del plan vigente. También proponemos que las reglas de revisión y de eventual modificación del tipo de interés inicial se harán de forma automática en el primer trimestre de cada año. Es intentar una vez más darle automatismo a los parámetros del plan, simplificar su gestión administrativa, permitir que no se pierda tiempo, como ha pasado históricamente cada ejercicio en la aplicación concreta del plan, en la instrumentación año a año de los parámetros básicos del plan o de los instrumentos, como pueden ser los convenios con las entidades acreditadas, para poder hacerla eficaz.

Estas son las líneas esenciales del plan de vivienda que en estos momentos tenemos a debate. Como conclusión de esta ya larga intervención, diré a SS.SS. que en estos momentos es un plan abierto, es una propuesta que se ha pensado, se ha discutido, se ha contrastado y, evidentemente, es perfeccionable. Tenemos abierto el diálogo institucional con las comunidades autónomas; en concreto el próximo 3 de diciembre va a haber una reunión de los directores generales de las comunidades autónomas competentes en materia de vivienda con el director general de la Vivienda del Ministerio de Fomento para intentar concretar la vía de discusión y colaboración que abrimos la pasada semana en la conferencia sectorial. Asimismo estamos recibiendo sugerencias y aportaciones de grupos sociales interesados y, cómo no, esperamos por supuesto las sugerencias críticas, constructivas, que desde esta Cámara se nos puedan hacer para poder dotarnos de un plan que sea eficaz, porque estoy seguro de que todos compartimos la necesidad de que haya una política de vivienda activa en beneficio de aquellos sectores sociales más necesitados de las ayudas de las administraciones públicas para poder acceder a una vivienda digna, que es el obje-

tivo que todos vamos a perseguir. Como sé que los temas de vivienda preocupan y ocupan mucho a los grupos parlamentarios en esta Cámara y han dado lugar con frecuencia a debates, espero las sugerencias de todas SS.SS.

Muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

En el turno de grupos parlamentarios, por el Grupo Parlamentario Socialista tiene la palabra don Víctor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Muchas gracias, señor secretario de Estado por su comparecencia y explicación de las líneas básicas de esta propuesta de plan. Espero que sea una propuesta perfectamente modificable en razón de las aportaciones que puedan hacer los grupos y que cuando nosotros las hagamos ustedes las tengan en cuenta a la hora de elaborar el texto definitivo. Por lo tanto, cualquier valoración sobre el plan habrá que hacerla en el momento en el que hayan elaborado el correspondiente real decreto-ley y se hayan planteado cuáles son las medidas que van a poner en práctica en los próximos cuatro años.

A continuación, señor secretario de Estado, quisiera hacer algunas valoraciones sobre lo que usted ha explicado y después el planteamiento que formula el Grupo Parlamentario Socialista respecto a lo que tiene que ser el nuevo Plan de vivienda 2002-2005. En principio, para hacer una valoración adecuada, además de las reflexiones que usted ha hecho, habría que contemplar todo lo que es la evolución de la ratio de accesibilidad, que ha experimentado unas modificaciones bastante sustanciales por cuanto si en el cuarto trimestre del año 2000 se situaba dicha ratio en el 38,5 por ciento sobre la renta de cada familia, en este momento, en el segundo trimestre de 2001, según los últimos datos de que disponemos se sitúa en el 45 por ciento. Es decir, existe una repercusión mayor del precio de la vivienda en las rentas de cada familia. Si es un miembro de la familia el que trabaja la incidencia es superior, si son dos las circunstancias cambian objetivamente y por tanto la incidencia sería menor. Podríamos contemplarlo bajo el prisma de que esta ratio de accesibilidad está en una situación preocupante que habría que atajar de alguna manera, y no sé si en este nuevo plan de vivienda estas medidas van a producir el efecto deseado para que dicha accesibilidad se produzca y la ratio sea más adecuada a la renta de cada familia. Entendemos, señor secretario de Estado, que durante estos años de gobierno han introducido una serie de actuaciones en gasto estatal en materia de vivienda que son preocupantes desde el momento que han supuesto la reducción del gasto estatal en función del PIB. Así, nos encontramos con que si en el año 1995 el 1 por ciento del PIB estaba destinado a gasto de vivienda, en este año es el 0,55

por ciento, estando situada la media de la Unión Europea en el 2 por ciento, es decir como no corriamos ese decalaje estaremos bastante lejos de lo que se plantea a nivel de la Unión Europea como aportación del Estado al gasto de vivienda. También observo, porque en ningún momento le he oído cifras, que ustedes no plantean ningún objetivo de financiación de número de viviendas. Recuerdo, por ejemplo, que el señor Aznar llegó a prometer 180.000 viviendas, supuesto que, como es lógico, no se ha cumplido porque se han alcanzado unos resultados de 80.000 viviendas en 1996 y 40.000 viviendas VPO el año 2001. Lo que ustedes hacen en este nuevo plan de vivienda es establecer una especie de barra libre: en función de las posibilidades que tenga cada comunidad autónoma o de las que tenga cada institución que pueda llevar a cabo una promoción de viviendas podrán establecer los mecanismos de financiación para que se lleve a cabo un número determinado de viviendas sin especificar cuáles son esos objetivos. Creo observar, en este planteamiento de objetivos en una planificación de cuatro años —al fin y al cabo, aceptar un plan de vivienda significa que ustedes aceptan que se planifique y cuando se planifica se buscan objetivos y se busca forma de financiación—, que en este plan de vivienda ustedes ni establecen objetivos ni establecen volumen de financiación. Cuando habla en los convenios con las entidades de crédito o entidades financieras, que se va a establecer un convenio con cada entidad por cuatro años, tampoco se dice, al menos hasta ahora, no sé si al final lo fijarán en el último momento del plan, qué cuantía es la que se va a financiar, qué cuantía es la que se va a convenir con las entidades financieras para llevar a cabo la construcción de un número determinado de viviendas. En este documento que usted nos ha explicado, que fue el que entregó a las comunidades autónomas, plantean una serie de medidas que sin lugar a dudas modifican los planes anteriores y que tienen que ver con la ampliación de la vivienda de protección oficial —la de 120 metros cuadrados para familias numerosas—, que tienen que ver con el alquiler, introduciendo la fórmula de las ayudas directas que ya habían integrado en el plan vigente hasta el 31 de diciembre, e introducen también una compatibilidad que me parece muy bien que lo hagan. Cuando se planteó la ayuda directa desde el Grupo Socialista ya se dijo que no podía ser que únicamente fuera la subvención o la subsidiación, que era la fórmula inicial que ustedes planteaban. Me parece muy bien que ustedes vayan a la compatibilización de la subsidiación con la subvención, pero indudablemente estas medidas vienen a modificar, no profundamente sino en parte, un plan que desde nuestro punto de vista tiene bastante de continuista con lo hecho hasta ahora. El plan que ustedes presentan parte de unos datos que desconocemos. En la comparecencia de presupuestos yo le pedí al señor subsecretario que nos hiciera llegar unos datos, que me dijo que los tenía usted por que es el res-

ponsable de los temas de vivienda y suelo, sobre el seguimiento del plan y la situación actual del plan de vivienda para saber de qué manera corroboraban, modificaban o hacían referencia a qué es lo que había pasado con el desarrollo del plan desde 1999 a 2001. Esos datos no los tenemos y yo le agradecería, señor secretario de Estado, que hiciera el favor de entregarnos esa documentación. Yo creo que ya va siendo hora de que dispongamos en esta Cámara de información sobre cuál es el nivel de ejecución del plan por comunidades autónomas y por actuaciones protegibles. Creo que son datos que nos permitirían evaluar más correctamente qué es lo que está pasando con el desarrollo de los planes de vivienda, concretamente con el que se acaba ahora, y qué es lo que puede pasar en el futuro. Como le decía anteriormente, no vemos que exista una especificación inicial de los objetivos del plan. Hay algo que usted ha dicho y que nosotros no compartimos y es que este plan, debido a su fórmula de aprobación, no implica ninguna modificación de la fiscalidad por que tiene que ser llevado a cabo por otro tipo de normas. Nosotros entendemos que tiene que haber una recuperación posiblemente en la declaración por alquiler o una aplicación del IVA superreducido, es decir, una serie de fórmulas que usted conoce perfectamente. Si ha seguido todos los debates sobre vivienda que ha habido en esta Cámara verá que hemos incidido en este tema y seguimos queriendo incidir en ello. Creo que debe existir una actuación en materia fiscal en paralelo con lo que son los objetivos o con lo que es el desarrollo de este plan de vivienda. Nos gustaría saber si ustedes tienen pensado algo en relación con este tema o simplemente ya lo desechan desde un principio y no quieren saber nada de ninguna modificación que implique actuación sobre la fiscalidad de la vivienda.

Usted no lo ha expuesto aquí, pero en el documento que nosotros hemos conseguido se introduce la posibilidad, por decirlo de alguna manera, de estirar la seguridad de la compra de vivienda existente a las viviendas libres de nueva construcción, lo que, desde nuestro punto de vista, trae consigo una desnaturalización de dicha actuación. Nosotros pensamos que, al final, los promotores de viviendas libres acabarían pidiendo cupos para la venta *ex post* de las viviendas libres de nueva construcción, como acabó pasando con las antiguas viviendas de precio tasado. Entendemos que la figura de la compra de vivienda existente debe servir para adquirir vivienda usada o nueva, pero esta última no debe ser de construcción reciente, es decir, no puede ser que a la vivienda libre acabe aplicándosele los mecanismos de la VPO. En este documento sobre política de vivienda que ustedes han elaborado se elimina la rehabilitación individual. Nos gustaría saber a qué se debe esa eliminación de la rehabilitación individual o de edificios, dejándose únicamente las ayudas oficiales para la rehabilitación en las áreas urbanas. Yo creo que se comete un error porque parece que se ignora la reali-

dad existente en España en cuanto al volumen del parque de viviendas, que supone 21 millones de viviendas, aproximadamente. Cuando salga el último censo del Instituto Nacional de Estadística veremos cuál es el número correcto, pero la previsión es del orden que le estoy planteando. Como es lógico, muchas de ellas necesitan una rehabilitación individual o una rehabilitación de conjunto del edificio y acudir a áreas de rehabilitación solamente lo que está haciendo es que muchos ciudadanos y ciudadanas de este país, que tienen unas rentas bajas, no puedan verse afectadas por estos mecanismos de rehabilitación que ustedes eliminan. En las actuaciones protegibles no se especifica la cuantía máxima del préstamo cualificado sobre el cual se establece la ayuda pública. Nos gustaría saber si esto lo van a dejar abierto, sin consignar, o si simplemente es una idea que no han concretado en el documento, que puede ser sometida a revisión y que al final puede incluirse.

En el tema de los municipios singulares, según he creído escucharle, ustedes mantienen la división actual, los grupos A y B, e introducen ese C. Pero ese C, ¿quién lo decide? ¿Lo decide la Administración central, lo decide la comunidad autónoma, lo deciden los dos, mano a mano? Usted ha dado una especie de definición sobre qué tipos de municipios singulares iban a ser pero ha quedado un poco en el aire quién es el que finalmente toma la decisión sobre esa circunstancia.

En el tema de los convenios no se establece ningún plazo de tiempo dentro de cada uno de los ejercicios anuales del plan para la firma de convenios o para la actualización de sus condiciones. Usted ha dicho que iban a firmar convenios con las entidades financieras por un periodo de cuatro años. Me imagino que usted será consciente de las dificultades que han existido con la CECA y con algunas otras instituciones para llevar a cabo la firma de estos convenios. No sabemos, y esa es una de las lagunas que entendemos que tiene el plan, ni el volumen de la financiación que ustedes quieren plantear ni qué tipo de convenios se van a formular, ni si va a haber algún tipo de revisión en esos cuatro años, ni si será posible la revisión cuando se haya consumido todo el volumen de financiación que tenga establecido. Es decir, ahí se abre una laguna que entendemos debería ser corregida antes de que se apruebe el plan. En cuanto a los préstamos destinados a la promoción de nuevas viviendas para arrendamiento, por lo que se desprende del documento, pueden plantearse problemas a la hora de establecer la garantía hipotecaria. Ese tipo de problemas pueden motivar que haya algunas dificultades añadidas a la promoción o al apoyo que se quiere plantear al arrendamiento. Si de verdad quieren ustedes apoyar la vivienda de alquiler creo que deberían incluir en este documento una ayuda directa al alquiler con la subvención durante un plazo determinado. Yo creo que de la misma manera que existe una ayuda directa y una subsidiación de intereses al plan de adquisición, una

fórmula experimental sería considerar que debe existir para estos casos una ayuda directa al alquiler durante un plazo que a lo mejor no tenía por qué ser superior a cinco años, pero una fórmula que motivara a aquellos ciudadanos y ciudadanas con recursos escasos a acceder a este tipo de viviendas. Estas serían las observaciones que yo haría al documento que ustedes han elaborado. Esperemos que cuando tengamos el texto definitivo podamos ir planteando otro tipo de iniciativas o al menos otros comentarios que nos permitan ver si las bondades que ustedes están defendiendo de este plan de vivienda son bondades que van a tener su efectividad en los próximos cuatro años.

De acuerdo con las buenas intenciones que usted pone de manifiesto en esta comparecencia, frente a un momento de crecimiento importante de la vivienda libre se ha producido una disminución de la vivienda protegida, pero claro hay aspectos que inciden en el precio de la vivienda y yo no sé si ustedes lo van a contemplar. No sé si usted habrá tenido conocimiento de la propuesta que hicimos llegar al señor ministro de Fomento sobre cuáles serían las líneas que podrían contemplarse en un plan de vivienda y que nosotros plantearíamos como propuestas. Si es así, señor presidente, me remitiría al documento que tenga el señor secretario de Estado y lo que haría sería pedirle que hiciera una valoración de las mismas.

Hay un aspecto que quiero destacar, y es que ayer publicaban los medios de comunicación que Bruselas va a endurecer las normas de edificación para disminuir la factura energética de la Unión Europea. En el debate de la Ley de Ordenación de la Edificación me acuerdo que planteamos la necesidad de un certificado energético que permitiera tener las viviendas en condiciones de respeto ambiental, aceptables y adecuadas para que no se produjeran mayores aportaciones de CO₂ como consecuencia de las calefacciones, la utilización de materiales que tuvieran una calidad reconocida por la Unión Europea en cuanto a su nulo o escaso impacto ambiental, pues cuando la Unión Europea está planteando que es necesario llevar a cabo este tipo de actuaciones que tienen que ver con los procesos de contaminación, son aspectos que hay que contemplar. Yo no sé si ustedes tienen pensado incluirlos en este plan de vivienda, pero si no es así debieran hacer todo lo posible para que estas normas que se dictan en la Unión Europea y que tienen que ver con un mejor mantenimiento y conservación de nuestro medio ambiente y que afectan a la construcción y a la edificación se estudien. En definitiva, señor secretario de Estado, hace falta que en este plan de viviendas se recojan —si ustedes lo consideran oportuno— actuaciones en suelo, en cofinanciación, actuaciones con recursos presupuestarios que me da la impresión de que en este momento no están contempladas. Los Presupuestos Generales del Estado, señor secretario de Estado, no sé qué relación tienen con el desarrollo de este plan de vivienda, por-

que da la impresión de que disminuyen las aportaciones a las comunidades autónomas, en función de las cifras que nos han facilitado, para llevar a cabo el desarrollo de políticas de viviendas. Con estos precedentes que se establecen en esta norma básica de los presupuestos, la verdad es que hace falta ver de qué manera van a compensar esta disminución para que la construcción de viviendas en este país se extienda, sobre todo las de VPO.

Por último, señor presidente, unas reflexiones muy breves. ¿Piensan modificar la LAU para hacer más viables las políticas de alquiler? ¿Piensan llevar a cabo el compromiso concreto, dentro del plan de viviendas, de los suelos públicos estatales para viviendas de VPO, tal y como se acordó en la legislatura pasada en el Congreso? Le vuelvo a reiterar que necesitamos que nos haga llegar toda la información necesaria, periódica y completa, sobre la ejecución de los planes anteriores y de éste que va a poner en funcionamiento a partir del año 2002.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Jané, en nombre del Grupo de Convergència i Unió.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Señor presidente, señorías, señor secretario de Estado, en primer lugar, en nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) le agradecemos su comparecencia y la información que nos ha facilitado.

Intentaré no incidir en aspectos ya destacados por el portavoz del Grupo Socialista, pero quiero destacar el carácter abierto que usted hoy ha expuesto sobre el plan de vivienda, carácter abierto que debe permitir aún nuevas aportaciones. En este sentido nuestro grupo reconoce que en el proyecto de plan que hoy nos ha presentado ya existen aportaciones concretas de la Generalitat de Cataluña, que hemos sabido encontrar en el texto, sobre todo en aspectos sociales. Quisiera incidir en estos aspectos sociales, para lo cual me gustaría hacer una reflexión y una pregunta al señor Blanco, en representación del Ministerio de Fomento. ¿De qué manera estamos incorporando la necesidad de ayudas específicas a aquellas unidades familiares que tienen personas discapacitadas con movilidad reducida? Valoramos muy positivamente el hecho de que la vivienda protegida pueda tener hasta 120 metros cuadrados, cuando se trate de familias numerosas, pero también debemos prever viviendas de 120 metros cuadrados para una unidad familiar en que uno de sus miembros tenga una movilidad reducida, padezca una discapacidad. Esta es una línea que mi grupo parlamentario quiere plantear; ha presentado una proposición no de ley sobre este aspecto y quisiéramos que nos diera su criterio sobre si se contempla alguna ayuda específica en cuanto a mayores metros cuadrados susceptibles de ser objeto de protección cuando, repito, uno de los miembros de la unidad familiar padece una discapacidad que le reduce su movilidad y puede necesitar de un mayor espacio.

Tema fiscal. Nuestro grupo parlamentario ha incidido en esta Cámara —y se aprobó una proposición no de ley— sobre la necesidad de reformar el impuesto sobre sociedades para promover aquellas promociones destinadas a alquiler y a la rehabilitación. Quisiéramos conocer cómo contempla el plan de vivienda el aspecto fiscal, si tiene alguna previsión específica de ayudas fiscales a la rehabilitación y de fomento del alquiler. En este ámbito fiscal, nuestro grupo parlamentario ha presentado también una proposición no de ley sobre la necesidad de revisar el IBI, el impuesto de bienes inmuebles, aunque tendremos ocasión de reformar la Ley de haciendas locales durante el año 2002. El IBI grava el valor catastral, que es mayor cuanto más metros tiene la vivienda, pero en ocasiones esa mayor necesidad de metros cuadrados obedece a que la unidad familiar está compuesta por un mayor número de miembros. Deberíamos corregir el IBI con el fin específico de ayudar a este tipo de unidades familiares y no gravarlas con el mismo impuesto que a otra unidad familiar compuesta por dos o tres miembros, pues no es un lujo tener una vivienda con mayor número de metros cuadrados sino una necesidad para esa unidad familiar. Por lo tanto, deberíamos encontrar una fórmula que corrigiera el IBI en esos supuestos.

En cuanto a las viviendas de alquiler, recordará el secretario de Estado y todos los grupos parlamentarios que hace un año se aprobó por unanimidad en el Pleno del Congreso una iniciativa de Convergència i Unió en la que pedíamos al Gobierno un estudio en profundidad sobre la Ley de Arrendamientos Urbanos. Usted ha reconocido hoy que debemos fomentar el alquiler, pero quizá por la evolución económica, por la bajada de los tipos de interés, la realidad es que el mercado de alquiler en España ofrece unas cifras muy distintas de las del resto de los países de la Unión Europea. Deberíamos hacer un esfuerzo para corregir esa tendencia, porque el alquiler debe ser una buena alternativa a la política de vivienda en propiedad. El plan reconoce unas ayudas a la promoción de vivienda en alquiler, que nuestro grupo parlamentario considera positivas, pero mi grupo reclama en este ámbito un estudio riguroso sobre cómo está evolucionando el mercado de alquiler en España, cómo está actuando la Ley de Arrendamientos Urbanos, por si debiéramos hacer alguna modificación para complementar las ayudas que ya está incorporando el plan de vivienda.

Por último, le quisiera destacar dos aspectos más. Decía al inicio de mi intervención que usted destacaba ese carácter abierto del plan de vivienda, que aún no está cerrado, pero estamos a finales de noviembre y debemos prever un régimen transitorio. A mi grupo parlamentario le gustaría que nos expusiera cómo se contempla ese régimen transitorio. Quizá sería bueno prorrogar el plan actual hasta que entre en vigor el nuevo plan de vivienda. También nos gustaría que nos expusiera cuáles son los criterios que se van a tener en

cuenta para clasificar un municipio singular del tipo C, que es una de las clasificaciones que lleva incorporadas el plan de vivienda. Quisiéramos que nos explicara de forma más específica cuál es el criterio que rige esa clasificación de municipios singulares del tipo C y qué municipios se englobarían dentro de esa nueva modalidad.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), tiene la palabra el señor Otxoa.

El señor **OTXOA DE ERIBE ELORZA**: Señor secretario de Estado, bienvenido a esta Comisión.

En primer lugar, quiero agradecerle su presencia y la explicación que nos ha dado. Me gustaría poner el acento en las palabras que usted ha pronunciado relativas a una propuesta de diálogo. Nos consta que hasta el presente dicho diálogo se ha producido y nos congratulamos por ello, expresando nuestra voluntad de colaborar dentro de nuestras posibilidades como Grupo Vasco. También nos consta que los responsables de la Comunidad Autónoma de Euskadi están dispuestos a ofrecer esa colaboración, en algunos apartados yo creo que novedosa. Asimismo, agradecemos y valoramos la voluntad aquí expresada de no interferir en las competencias que en estos momentos tienen las comunidades autónomas y su nula voluntad de recuperarlas, ya que no suele ser el espíritu que muchas veces alumbra las leyes que en esta Cámara se aprueban.

En cuanto a la voluntad expresada en su exposición y lo que se recoge en el plan, pensamos que hay que precisar más. Se deben concretar las cantidades destinadas a los diferentes planes, ya que como consecuencia de ello surgirá el número de viviendas sobre las cuales se va a incidir. Ya se ha comentado anteriormente por algún portavoz que dicha concreción hace falta para poder hacer una valoración final del plan; sin embargo, nosotros nos vamos a abstener de hacer una valoración, ya que insisto en que aceptamos la propuesta de documento abierto y mejorable y hasta que el mismo no se presente definitivamente a esta Cámara no vamos a hacer juicios o críticas de ninguna de las partes. Simplemente nos gustaría que en esos nuevos planes de vivienda se incidiese en los aprovechamientos energéticos y que se potenciasen. Entendemos que es una apuesta de futuro importante y que no debe estar limitada a las viviendas de alto precio, sino que de alguna forma deben potenciarse —debe hacerlo el Estado en este caso— los aprovechamientos energéticos en las nuevas construcciones y la defensa de la calidad medioambiental, así como también que haya una mayor incidencia —lo han dicho otros portavoces, por lo que no quiero extenderme en ello— en el mercado de alquiler, ya que el mismo es bajo en nuestro Estado con respecto a los parámetros de otros países europeos. En este caso, el nuevo plan de alquileres que ha elaborado el

Gobierno vasco puede ser una ayuda y puede suministrar datos novedosos que podrían incorporarse al plan estatal.

Le agradezco de nuevo su exposición e insisto en que no voy a hacer críticas con respecto a puntos concretos. Tan sólo espero que ese diálogo que se promete para el futuro sea fructífero y que se convierta en una ley que pueda aprobarse por los grupos de esta Cámara. Sería una novedad en esta legislatura que la misma obtuviese apoyo y que fuese bien acogida por los grupos y por los ciudadanos, a los cuales representamos.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Brevisísimamente, señor presidente, quisiera expresar cierta satisfacción por el hecho de que no se intente incidir con una norma o con un reglamento en la división del marco competencial existente en el Estado español de manera que se recentralicen competencias. A continuación quiero hacer al señor secretario de Estado cuatro observaciones y una pregunta que tiene un interés concreto para una ciudad gallega a la que después me referiré. En primer lugar, si no le parece que la norma deja en suspenso algo muy importante como es el volumen de financiación anual, que va a ser una de las claves del éxito del plan. En segundo lugar, si no hay algún elemento que pueda provocar una adaptación al alza del precio de la vivienda protegida, de la vivienda social, cuando, aceptando que hay grandes diferencias entre las comunidades autónomas, se deja la adaptación actualizada del precio hasta un 56 por ciento de máximo. En tercer lugar, cómo se explica que, estando tan sobredimensionado el mercado de la vivienda en el Estado español, la vivienda de alquiler siga siendo algo residual, cuando sería la única forma de que muchos grupos sociales con un poder adquisitivo limitado tuviesen acceso a la vivienda; incluso en caso de tener poder adquisitivo, que hubiera una adaptación a la movilidad no territorial, sino social, así como que se tuviesen en cuenta los ingresos y los gastos familiares desde una perspectiva que no fuera solamente endeudarse y pagar durante muchos años un bien de carácter inmueble que va a quedar después para las sucesivas generaciones. Y por último, cómo puede incidir este plan, tal como ustedes lo elaboran, en la demolición de parques de viviendas protegidas, algunos de enorme extensión, cuyo grado de deterioro y de precariedad es alarmante, teniendo serias dificultades los ayuntamientos de los que dependen para que haya una alternativa privada de iniciativa o pública o mixta, que consiga derribarlos y articular otros nuevos en donde la vivienda social ocupe un papel importante. Le digo esto porque en ciudades como Ferrol existe un gravísimo problema con uno de sus barrios más importantes. Se trata de casas construidas en los años cincuenta que

hoy corren peligro de derrumbarse, lo que afecta gravemente a las arcas municipales, además de conllevar problemas sociales añadidos, puesto que muchas de ellas están vacías y otras han sido ocupadas de forma ilegal por grupos marginales. En fin, una situación preocupante a la que un ayuntamiento con 85.000 habitantes y con un presupuesto de 6.000 millones de pesetas anuales es muy difícil que pueda hacer frente. Pues bien, quisiera saber si el nuevo plan va a servir para incentivar que las alternativas públicas, privadas o mixtas puedan hacer frente a un problema de semejante dimensión. Usted, si no me equivoco, ha aludido al hecho de que incluso podría haber algún tipo de protección para la creación de suelo urbano, siempre y cuando —no sé si lo he entendido bien— se dejara el 75 por ciento para vivienda protegida, y me gustaría saber cómo puede incidir esto en un caso como el que yo le he planteado, que le vuelvo a repetir que se trata de un caso singular y gravísimo en el conjunto de las ciudades gallegas.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: En primer término, señor secretario de Estado, mi grupo le felicita por lo claro, preciso e incluso minucioso de su exposición. Es la primera vez —y uno conoce el plan de vivienda desde hace muchos años— que el Ejecutivo comparece ante la Comisión de Infraestructuras, en definitiva ante la Cámara, para exponer las líneas básicas de un inmediato plan de vivienda. Quiero subrayar el realismo con que el señor secretario de Estado ha afrontado los antecedentes del plan de vivienda en curso, habiendo hecho un diagnóstico de la situación inicial muy claro, sobre todo cuando ha subrayado la existencia no de un mercado, sino de muchos mercados; ha llegado incluso a hablar de un mercado en cada municipio, lo que puede parecer una exageración, pero los que vivimos esa realidad lo entendemos. Quiero subrayar el realismo en particular al abordar el condicionante que comporta el esquema competencial en materia de vivienda, porque en materia de vivienda y en materia de suelo los protagonistas son múltiples, son las 600 administraciones, lo que se constata especialmente en materia de suelo. En la pasada legislatura, el Ejecutivo hizo mucho más de lo que pudo con la Ley del Suelo de 13 de abril de 1998. Por cierto, es bueno subrayar —siempre que puedo lo hago en esta Cámara y en este foro— que el Tribunal Constitucional, como autor de una desdichada —desde mi óptica personal y la de mi grupo— sentencia de 20 de marzo de 1997, ha revisado su posición en la sentencia de 11 de julio del corriente año 2001, en la que al tiempo que estima la constitucionalidad de dos artículos y medio de esta Ley del año 1998, reitera y ratifica la plenitud de la anticonstitucionalidad y vigencia de la Ley anterior de 1998. Incluso con ese esque-

ma, lo cierto es que los protagonistas en materia de vivienda y de urbanismo siguen siendo las comunidades autónomas y los ayuntamientos, como ha subrayado el señor secretario de Estado. En este sentido, también me parece realista e inteligente la fórmula de incentivar a las comunidades autónomas más diligentes —como ha dicho el señor secretario de Estado— y más eficientes en la colaboración con la política de vivienda del Gobierno. En esta temática, que tiene una trascendencia fundamental en el presupuesto estatal, no sólo en los presupuestos del Ministerio de Fomento sino en el conjunto de la Administración, es importante la vigencia de un plan, sea trienal —como en el pasado— o sea cuatrienal —como en los últimos años y el que estamos debatiendo en este momento—, porque es indicativo del poder público y de los sectores privados. Es bueno que siga habiendo un plan que sirva en unos casos de indicación y en otros de vinculación. A este propósito quiero destacar que el gasto público en vivienda en España es muy importante y está creciendo no sólo en los presupuestos del Ministerio de Fomento, que no se reducen, como ha dicho algún portavoz, sino que se incrementan muy ligeramente. En términos presupuestarios la cifra del plan de vivienda pasa de los 87.147 millones del año 2001 a los 90.010 millones —naturalmente la cifra está expresada en euros— en el presupuesto del año 2002, con un crecimiento que ciertamente no es muy boyante ni espectacular, pero que es del 3,3 por ciento. En el conjunto de la acción del Estado en esta materia, el gasto público en vivienda no ha dejado de incrementarse desde el año 1997, pasando de 732.000 millones a los 971.000 del año 2001. Si a esta cifra se añaden las dotaciones presupuestarias de las distintas comunidades autónomas y administraciones territoriales se alcanzarían —como he tenido ocasión de decir en alguna ocasión— cifras del orden de 1,2 ó 1,3 billones de pesetas, lo que significa en torno al 1,2 ó 1,3 del PIB, lejos del 0,55 que he tenido ocasión de escuchar a otro ilustre portavoz adversario y a pesar de todo amigo.

Se dice que el plan es continuista. Todo plan es continuista en una secuencia de planes trienales y cuatrienales que se remonta a los tiempos en los que yo tenía responsabilidades en lo que hoy es el Ministerio de Fomento, pero dentro del continuismo hay una serie de novedades importantes —que no me resisto a recordar de modo telegráfico— que se desprenden del documento entregado a las comunidades autónomas y que es el mismo que ha expuesto el señor secretario de Estado. En el tratamiento de las familias numerosas se incrementan los límites de ingreso de hasta un 20 por ciento en forma de coeficiente reductor; la dimensión de la vivienda sube hasta 120 metros cuadrados; la intensificación de las ayudas en los niveles de ingreso por debajo de 1,5 veces el salario mínimo interprofesional; la compatibilización entre la subsidiación de intereses como fórmula de ayuda y la ayuda a la entrada, que

aunque en algún momento se pensó en su incompatibilidad finalmente ha prosperado el buen criterio; la resolución del problema de los precios máximos en los últimos años, que espero que la fórmula arbitrada que fije definitivamente la Comisión Delegada del Gobierno y el Consejo de Ministros del 1,56 sobre el precio más los incrementos que obedecen a la aplicación del concepto de municipio singular —en particular el grupo C— contribuyan definitivamente a abordar la razón fundamental por la que en los últimos semestres o años la VPO ciertamente ha descendido en términos estadísticos con respecto a la vivienda libre; el automatismo, que es enormemente positivo y que me imagino que satisfará al sector privado, en la actualización de los precios máximos mediante el uso de la figura del coeficiente corrector de los valores catastrales a efectos del IBI; la intensificación de las ayudas a la armonización de cara a las comunidades autónomas que pueden llegar hasta un 40 por ciento del coste de la urbanización; finalmente, la figura de los incentivos y estímulos a las comunidades autónomas que sean más colaboradoras, sin perjuicio de la reforma del esquema de los alquileres que tienen mayores subvenciones con la aplicación del 4 por ciento como alquiler o renta máxima en la hipótesis de utilizarse este esquema la posibilidad de compra, y la figura de los convenios cuatrienales con las entidades financieras. Señor secretario de Estado, le felicito particularmente por las medidas de simplificación tanto del procedimiento como del esquema.

En definitiva, mi grupo, como es lógico, saluda con simpatía y con adhesión este nuevo plan de vivienda —cuando lo sea— en la medida en que se cumplen los objetivos, pero también tiene algunos interrogantes que han hecho surgir algunas de las dudas de los grupos parlamentarios que me han precedido en el uso de la palabra. Por ejemplo, entiendo que el esquema de rehabilitación que estaba en vigor hasta ahora sigue vivo, aunque no tiene reflejo en el documento repartido a las comunidades autónomas, pero quiero creer que sencillamente es porque las fórmulas de ayuda y de fomento de la rehabilitación que estaban en vigor hasta ahora van a continuar. Naturalmente sigue la preocupación en temas fiscales, que no es competencia del secretario de Estado sino del Ministerio de Hacienda, pero evidentemente en esta Cámara hay una serie de iniciativas aprobadas en su momento para forzar —si se me permite la expresión— a que el Ejecutivo ponga la atención en la fiscalidad de la vivienda; en particular había una relativa a utilizar los incentivos fiscales en lo que entonces era el proyecto de reforma del impuesto sobre sociedades que no se ha acometido. Aun existiendo estos interrogantes, no hacemos ninguna reserva al señor secretario de Estado y puede contar con la colaboración de mi grupo y con el voto favorable a este plan, en su momento.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el secretario de Estado para cerrar la comparecencia.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): En primer lugar, quisiera agradecer sinceramente sus observaciones a todos los portavoces de los grupos parlamentarios que han intervenido, precisamente porque estamos —como algunos de ustedes han resaltado tomando pie de mis palabras iniciales— ante un documento abierto. Entiendo que todos los comentarios realizados por todos los portavoces han sido constructivos y con la clara intención subjetiva de mejorar los contenidos de este plan porque compartimos la finalidad perseguida. Les aseguro que el debate seguirá, que he tomado buena nota de todas las observaciones y sugerencias que han hecho SS.SS. y que se incorporarán a los trabajos que venimos haciendo desde el ministerio para alumbrar, después de esta fase de intenso contraste con todos los grupos y asociaciones afectados, el proyecto definitivo del plan de vivienda que se convertirá en el real decreto que en su caso apruebe el Consejo de Ministros.

Brevemente, señor presidente, sin afán de generar ningún debate, voy a realizar algunas consideraciones sobre las observaciones hechas y, en su caso, voy a responder algunas de las preguntas que se han formulado para intentar despejar alguna de las dudas que se han puesto sobre la mesa a lo largo del debate. Como primera observación, y según ha dicho alguno de los portavoces intervinientes, mi exposición inicial se ha basado en el documento que se repartió en la conferencia sectorial a todas las comunidades autónomas, documento al que se ha referido el señor Morlán diciendo que lo han conseguido, que es éste, y que puedo decir que hemos enviado a todos los grupos parlamentarios, por tanto lo tienen porque el Gobierno ha creído conveniente que lo tuviesen para el debate, como lo tienen las comunidades autónomas, como es lógico.

Paso singularmente a la intervención del señor Morlán. Ha comentado en primer lugar que no se contempla, por lo que ha podido ver en el documento y en mi intervención, la evolución que ha calificado de preocupante de la ratio de accesibilidad y que había que atajar esa evolución. Puedo decirle que sí la contemplamos y que precisamente esa idea que inspira el plan, y a la que me he referido reiteradamente, de concentrar las ayudas e incrementándolas en los grupos sociales con menos capacidad para acceder al plan responde a hacer más accesible la vivienda para los que menos accesible la tienen y pretende precisamente atajar esa evolución negativa o preocupante de la ratio de accesibilidad en España.

A continuación ha hecho el comentario de que el porcentaje del producto interior bruto en gasto de vivienda en España está por debajo de la media europea y

que está disminuyendo. Tengo que suscribir —y me ahorra datos similares— lo que ha manifestado el portavoz del Grupo Popular, don Luis Ortiz. No es cierto. Los datos que ha manejado el señor Morlán se refieren a la Administración general del Estado, que es, como hemos resaltado y ustedes han suscrito conmigo, la que no tiene competencia en materia de vivienda. Por tanto, para hacer el juicio del compromiso en términos presupuestarios comparando el PIB del Reino de España con la política de vivienda hay que sumar, obviamente, los recursos que aporta la Administración del Estado y los que aportan las administraciones con competencia en materia de vivienda. Y resulta, como ha dicho el señor Ortiz, que estamos por encima del uno por ciento del PIB y, por tanto, acorde con la media europea.

El señor Morlán ha echado en falta que no establecemos un número de actuaciones. En concreto ha hecho una definición de planificación con la que no estoy de acuerdo. Dice que planificar es prever un número de objetivos y buscar la financiación para ello, y que eso no lo hacemos. En el caso del plan de vivienda, planificación es —y por eso no estoy de acuerdo— buscar no un número teórico de actuaciones —y le diré ahora por qué no lo ponemos y por qué no lo buscamos—, sino buscar y definir con precisión a quiénes tenemos que ayudar. Planificar en la política de vivienda es buscar esos sectores sociales que sin el compromiso activo de las administraciones públicas no podrían hacer realidad el derecho de los ciudadanos de acceder a la vivienda. Eso es planificar y por eso en la intervención que les he hecho inicialmente he puesto especial atención y he hecho especial hincapié en identificar cuáles son los que he llamado grupos objetivos de actuación del plan, que eso sí es importante. Los tengo aquí, pero no voy a alargar excesivamente esta intervención, y son cuántos jóvenes hay en España, qué evolución vamos a tener de jóvenes, cuántas familias hay en España, con qué número de hijos, qué evolución está teniendo la natalidad, qué grupos sociales tienen en este momento personas de la tercera edad a su cargo, cuál es la evolución del número de emigrantes en la sociedad española. A diferencia del acento que ha puesto el señor Morlán en el número de actuaciones, para mí la esencia del plan de viviendas son las personas concretas y sus circunstancias singulares a las que tendremos que ayudar para que puedan acceder a una vivienda digna en propiedad o en alquiler. En cuanto a buscar financiación, que estoy de acuerdo con que forma parte esencial de cualquier esfuerzo planificador, en este caso sí existe. He reiterado que el compromiso financiero del Estado con el plan de vivienda se va a mantener en los términos que viene siendo tradicional a través de los Presupuestos Generales del Estado y —lo ha dicho también el señor Ortiz en su intervención pero vuelvo a ratificarlo— crece en los presupuestos, en contra de lo que ha dicho el señor Morlán, para el año 2002 —estando actualmente en tramita-

ción en las cámaras— respecto a los presupuestos del año anterior en el 3,3 por ciento. Puesto que el señor Ortiz ha dado las cifras en euros las daré yo en pesetas para los que todavía no convirtamos con naturalidad: frente a los 87.147 millones de pesetas del año 2001 el proyecto de presupuestos para el año 2002 prevé una inversión de 90.010 millones de pesetas en las políticas activas de vivienda. Por tanto, hay un crecimiento del 3,3 por ciento y a lo largo de la vigencia del plan se mantendrá este esfuerzo inversor del Estado con los crecimientos que cada año sean parangonables con los crecimientos generales del gasto público.

Subraya el señor Morlán, y se lo agradezco, que le parece correcta la acumulación de la ayuda a la entrada con la subsidiación, que le parecen bien las medidas respecto al alquiler y el apoyo a la familia. Veo que en estos temas existe un grado de consenso que me satisface profundamente. También ha dicho que le falta información sobre el nivel de ejecución del plan porque se lo pidió al subsecretario en la comparecencia de presupuestos, que no era el responsable de la política de vivienda. Es obvio. Yo también comparecí y no me lo pidieron, pero se los hubiese dado. Puedo decirle que, a través de reiteradas preguntas escritas que nos llegan, se va dando información permanente a esta Cámara sobre la evolución de los objetivos del plan de vivienda por cuanto que está asequible en los boletines correspondientes de esta Cámara y podemos hacérsela llegar siempre que S.S. lo solicite.

Ha comentado el señor Morlán —y es un tema que ha salido en las intervenciones del resto de los grupos hasta la última que hemos oído del señor Ortiz— que no está de acuerdo con que el plan no contenga normas fiscales. Tengo que reiterar lo que dije al principio. Por una parte, no debemos confundir el plan de vivienda con la política de vivienda. El plan de vivienda es una de las piezas de la política de vivienda y hay muchas cosas muy positivas que yo suscribo al cien por cien que hay que hacer en materia de política de vivienda y que ni van a estar ni pueden estar por el rango normativo que tienen en el plan de vivienda. Por eso, si me lo permiten SS.SS., aprovecho para hacer un repaso global a algunas medidas que han comentado varios de los intervinientes. Las normas fiscales, la posible reforma de la LAU, la reforma del IBI, a que ha hecho referencia el portavoz de Convergència i Unió, las iniciativas que se han aprobado en esta Cámara en materia fiscal de la vivienda, a las que ha hecho referencia el señor Ortiz, pueden ser todas muy buenas, desde luego forman parte de las normas fiscales de la política de vivienda, pero no pueden ser modificadas a través del plan de vivienda porque es una norma de otro tipo. Cuando hablamos del plan de vivienda estamos hablando de una parte de las políticas de vivienda del país e incluso de una parte de las políticas de vivienda de la Administración general del Estado y a ello podemos acotarnos. Con un real decreto no podemos modificar

las normas fiscales, como es obvio. Pero, repito, no se nos pierde de vista ni a SS.SS. ni a mí que la política de vivienda va mucho más allá que el plan de vivienda, aunque este sea una pieza importante pero que tiene que acotarse a lo que es propio del plan de vivienda. Por eso no podemos entrar a través del plan de vivienda en la incorporación de la normativa de la Unión Europea en materia de ahorro energético de los edificios, que es muy importante, que hay que adaptarla, pero que tiene su ámbito específico en el código técnico de la edificación y no en el plan de vivienda, que no establece normas técnicas sobre las viviendas. No podemos entrar, como decía antes, en las reformas legales, sea la Ley de arrendamientos, sea la normativa que regula las haciendas locales o el impuesto sobre sociedades o el IRPF, ni podemos entrar, como decía el señor Rodríguez, en una materia que es ajena al ámbito de competencias del Estado como es la demolición de edificios en malas condiciones. En consecuencia, por razones competenciales ni puede ni debe ser objeto de atención del plan de vivienda, lo cual no quiere decir que no sea un problema muy importante al que habrá que hacer frente desde el ámbito de competencia de cada administración con sus instrumentos normativos o sus decisiones administrativas específicas.

A continuación el señor Morlán ha hecho una referencia, que no sé si he entendido muy bien, y es que con algunas medidas que proponemos las viviendas libres pueden pasar a ser protegidas por la vía de las ayudas a la adquisición de viviendas ya existentes para el alquiler. Si es esto lo que ha planteado, que tampoco estoy muy seguro de haberle entendido, eso es así, pero esto se hace siempre que, una vez adquiridas para ponerlas en el ámbito del alquiler del plan, se haga con las limitaciones en cuanto a metros cuadrados y a precios del plan. Por tanto, no es que haya una vía espuria para que el mercado libre entre en el mercado de la vivienda protegida, sino que hay una vía nítida para aumentar el ámbito de la vivienda disponible en la estructura del plan de viviendas protegidas, rescatándolas para traerlas a las condiciones de dimensiones y de precios del propio plan. Por consiguiente, cuando por esta vía una vivienda que no ha sido protegida entre en el ámbito de la protección se acomoda a las normas de protección y de limitación de precios y dimensiones del plan, con lo cual no se produce ningún efecto potencialmente negativo, sino todo lo contrario.

Ha hecho una referencia a que eliminamos del plan la rehabilitación individual, al igual que ha planteado como duda el señor Ortiz al final de su intervención que si no mencionábamos la rehabilitación sería porque no había grandes cambios. Esa es la razón de ser. El documento que hemos repartido intenta centrarse en los temas más novedosos en los que hay modificaciones, no reproduce todo el plan de vivienda, como es obvio. Lo que no reproduce o no toca es porque no hay cambios sustanciales respecto al plan vigente y por eso

en materia de rehabilitación, que ha funcionado bastante bien —por eso creemos que no hay que hacer grandes cambios— no lo hemos tocado aquí singularmente, pero no quiere decir que cuando se apruebe el real decreto no figure toda esa normativa, pero será muy similar a la que ya está en el plan vigente y por eso no hemos hecho referencia ni en mi intervención ni en el documento.

Dice que no fijamos límite a la cuantía del préstamo subsidiado. Nosotros sí fijamos un límite a la cuantía del préstamo subsidiado porque fijamos un límite al precio de la vivienda que puede ser subsidiada a través del plan. Por tanto, en la concatenación porcentual de ayuda y subvención va ínsita la limitación a la cuantía del préstamo subsidiado. En cuanto a los municipios singulares me pregunta quién los decide si es la comunidad autónoma o la Administración general del Estado, pregunta que también me ha formulado el señor Jané y que creo haber contestado en mi intervención inicial y si no lo hice por omisión se lo digo ahora. Lo que hemos propuesto es que los municipios de tipo C no aparezcan listados e identificados a priori en el propio plan, porque nos ha parecido que sería negativo; sería una vez más una rigidez del plan. Precisamente porque la institución de los municipios de tipo C pretende ser un instrumento flexible para ir adaptando los mecanismos del plan a la evolución de los mercados cuasi municipales —por decirlo así— del suelo en España, es mejor que sea una institución abierta, controlada, evidentemente. En concreto, el mecanismo que hemos propuesto es que la clasificación de un municipio como de tipo C sea una iniciativa de la comunidad autónoma que propone al Ministerio de Fomento y que éste aprueba para mantener una cierta coherencia a nivel nacional. La iniciativa es de la comunidad autónoma, que conoce la evolución de los precios y del mercado de la vivienda en el territorio concreto del que se trate, y es aprobada por el Ministerio, a propuesta de esa comunidad autónoma, para garantizar los criterios razonables de homogeneidad del plan. Aunque como todo este es un tema susceptible de debate, nos ha parecido mejor no hacer ese listado inicial para mantenerlo rígido durante todo el plan, sino configurar esta institución dentro del espíritu de flexibilidad y heterogeneidad que queremos que inspire la aprobación del plan.

El señor Morlán también ha hecho referencia a la existencia —a su juicio— de una laguna, pues no decimos cuál es la financiación que hay para los convenios. No hay ninguna laguna, lo que pasa es que la financiación es la que hay en presupuestos. Como es lógico, el plan prevé la instrumentación del gasto que, como todo gasto de la Administración, está autorizado a través de los Presupuestos Generales del Estado. Por tanto no existe ninguna laguna al respecto.

También ha hecho una referencia que no he entendido y le agradecería que me explicase al final, si tiene a bien, en particular o como quiera. Se ha referido a que

la configuración que hacemos de las medidas de ayuda al alquiler podría introducir dificultades para el crédito hipotecario. Se me escapa absolutamente qué dificultades pueden ser esas y no puedo aclarárselas. A mi juicio, no hay ninguna dificultad para el crédito hipotecario que nazca de las previsiones del plan.

Ha propuesto —y esta ha sido quizás la única observación concreta, como sugerencia, que ha hecho para el plan en su intervención y la valoraremos— la posibilidad de crear una ayuda directa al alquiler. Es una alternativa posible que hemos valorado. Reitero que siempre agradezco las sugerencias, y ésta la agradezco en concreto.

Respecto a las propuestas sobre el certificado energético y la nueva normativa europea, ya he dicho antes que el plan de vivienda, por su naturaleza y su contenido, no es la norma que debe hacer la introducción de las directivas comunitarias ni de las exigencias que, aunque no estén en las directivas comunitarias, van a ser objeto específico —porque así lo establece la Ley de ordenación de la edificación— del código técnico de la edificación —en preparación en este momento— que tenemos el compromiso de alumbrar en el primer semestre del año que viene.

Al final de su intervención ha vuelto a citar dos temas a los que ya he hecho referencia. El primero es la eventual disminución de los presupuestos, que no se corresponde con la realidad del proyecto que está en esta Cámara, como resaltó el señor Ortiz y yo mismo he dicho hace un momento. Los presupuestos del año que viene crecen un 3,3 por ciento respecto a los de este año. El segundo es si pensamos modificar la LAU, como pregunta final de su intervención, a la que ya he contestado. Este no es un tema del plan de vivienda, sin perjuicio de que, como toda modificación de una ley, sea un tema que esté permanentemente abierto como posible objeto de decisión política.

El señor Jané comienza destacando el carácter abierto del plan, cosa que le agradezco y ratifico que es así. Me plantea algunas preguntas concretas sobre si pensamos establecer alguna ayuda específica a las familias con miembros con movilidad reducida en el parámetro metros cuadrados de la vivienda. No lo hemos previsto así. Como todo es discutible y es una sugerencia de la que tomo nota también. Lo que hemos previsto es que la ayuda singular y específica, acumulable a todas las demás, para las familias que cuentan con miembros con movilidad reducida no vaya por la vía de los metros cuadrados, sino por la vía de un complemento de ayuda económica directa, como he expresado en mi intervención inicial. Nos ha parecido —y repito que como en todo documento abierto toda sugerencia será valorada y estudiada— que la movilidad reducida de uno de los miembros de la unidad familiar supone un plus de gasto más que una necesidad de nuevo espacio por sí mismo, aunque también depende mucho del tipo de minusvalía que padezca la persona.

En cuanto a los temas fiscales, sus reflexiones han sido muy interesantes, tanto respecto al IBI como al alquiler, pero el plan de vivienda no es el ámbito en el que hay que hacer este debate; hay que remitirse a las normas fiscales que —como S.S. ha dicho— tendrán entrada próximamente en esa Cámara.

Ha planteado un tema que no es propio del plan de vivienda pero que me parece interesante y en el que el Ministerio intenta avanzar permanentemente, y es la realización de un estudio riguroso de la aplicación de la LAU para, a la luz de ese estudio, tomar decisiones sobre si procede o no la modificación de la misma. La LAU fue una ley difícil, por razones obvias. Fue una ley que cambió un sistema cerrado de hacía muchísimos años que dio lugar a muchos debates, negociaciones y búsquedas de consenso en esta Cámara. Yo tuve el honor de participar en aquella época con Luis Ortiz, desde el Grupo Popular, en la definición de algunos contenidos de la LAU. Como toda ley difícil, que cambia un statu quo muy arraigado, más que en las costumbres sociales, en los hábitos psicológicos del pueblo español, fue fruto de un consenso, de un intento de acercarse a lo deseable sin conseguirlo del todo, y me parece muy razonable que haya una labor de estudio, seguimiento y en su caso modificación y acomodación, sabiendo que modificar las leyes de arrendamiento no es una cosa fácil en términos sociológicos y políticos.

Ha planteado un tema al que yo no hice referencia al principio, y le agradezco que lo recuerde porque es importante, que es la necesidad de que se prevea un régimen transitorio en el plan. El señor Morlán ha dicho, y el señor Ortiz también lo ha resaltado, que el plan tiene un cierto componente continuista. No vamos a descubrir la pólvora en materia de planes de vivienda, claro que tiene un componente continuista, es inevitable, pero tiene también novedades importantes. Precisamente esas novedades importantes aconsejan que haya un régimen transitorio que nos permita dos cosas: pasar sin tensiones de la línea de protección del antiguo plan a la del nuevo y, quizás más importante todavía, que no perdamos unos meses por medio. Una de las experiencias de la aplicación de las modificaciones de los planes de vivienda en España es que, desde que se aprueban las modificaciones hasta que el Estado y las comunidades autónomas, con las entidades financieras, instrumentan todo el aparato administrativo para poner en marcha nuevas medidas perdemos —entre comillas— unos meses que no es deseable perder. Por eso el plan va a incorporar —le agradezco que me lo haya recordado— unas normas transitorias para garantizar que desde que entre en vigor el nuevo plan hasta que la aplicación de sus medidas esté instrumentada administrativa y contractualmente, pueda seguir habiendo clasificaciones y otorgamiento de ayudas conforme a las normas del antiguo plan, aunque luego se ejecuten con el nuevo, que es un aspecto importante.

Ha concluido su intervención con una pregunta, que ya he contestado con carácter general, sobre cómo se van a clasificar los municipios de tipo C.

Agradezco al señor Otxoa que haya puesto de manifiesto que le consta que ha habido diálogo previo con las comunidades autónomas, porque es verdad que ha sido así. Elogia que se respeten las competencias de cada administración, como no podía ser de otra manera, pero, si me permite, las competencias van parejas —y no es una observación crítica a su intervención sino una reflexión de carácter general— a las responsabilidades; cuando uno tiene competencia tiene también la responsabilidad, cuando no tiene competencia no tiene responsabilidad.

También ha hecho una referencia a las medidas de tipo energético, que he contestado con carácter global porque ha sido común a las intervenciones de casi todos los portavoces. Ha manifestado el posible ejemplo que podría ser, en materia de política de promoción del alquiler, el plan que se está aplicando en el País Vasco. Reconozco que es así. Yo he preguntado expresamente al consejero responsable del Gobierno vasco, porque tengo muy buenas referencias de la aplicación del plan que se aplica en la comunidad autónoma del País Vasco, sobre un tema que siempre es difícil como el del alquiler.

Ha concluido diciendo que no quiere hacer críticas concretas hasta que no haya texto definitivo. Yo agradezco las sugerencias, y para recibir las críticas espero a que esté aprobado el texto definitivo.

En cuanto a las preguntas que me ha planteado el señor Rodríguez, el plan no deja en suspenso la financiación estatal, porque dicha financiación está en la ley de Presupuestos Generales del Estado de cada año, no está en el plan, que es el desarrollo de cómo se gasta el crédito que autoriza la ley de presupuestos de cada año, que —reitero— aumenta en los Presupuestos Generales del Estado para el año 2002, en tramitación en esta Cámara, en un 3 por ciento respecto a los presupuestos de este año, en contra de lo que ha dicho algún interviniente.

Manifiesta su preocupación por la posibilidad de que con las novedades que se introducen el plan se creen mecanismos al alza del precio de las viviendas de protección oficial. No se introducen mecanismos que tensionen al alza, sino mecanismos que intenten acomodar el precio de la vivienda protegida a lo que cuesta hacer dicha vivienda en estos momentos. Una de las disfunciones adicionales del plan es que no se han logrado acomodar los costes de la vivienda al precio que le ponemos y, en consecuencia, se construyen pocas. ¿Eso puede tener una incidencia al alza? En algunos casos. ¿Y a la baja? En otros casos. He querido huir de dar datos para no complicar esta comparecencia, pero creo que éste sí merece la pena. Las diferencias de precio por metro cuadrado construido en nuestro país va por comunidades autónomas, es decir, hay gran heteroge-

neidad de precios. El precio en el País Vasco, que es el más caro de España, en pesetas/metro cuadrado construido es de 235.356 pesetas; en Extremadura es 76.526 pesetas. Por eso la horquilla que hemos fijado permite subir los precios en algunos casos y bajarlos en otros, porque las dos cosas serán buenas según dónde y cómo se aplique por cada comunidad autónoma. Por eso, en la propuesta de plan hemos dejado esa competencia en manos de las comunidades autónomas, que son las que conocen con todo detalle esta inmensa pluralidad de los precios del metro cuadrado construido que existe en los distintos territorios de España. Además, partiendo de estos precios tan variados, la evolución de cada año es también muy distinta en las comunidades autónomas en España. En las gráficas negras tienen ustedes el porcentaje de lo que habrá variado en el último año el precio del metro cuadrado construido. Ven ustedes que no hay homogeneidad, porque como decía al principio tenemos muchos mercados, en términos de precios y de costes de la vivienda en España. Por eso, el mecanismo que hemos fijado en materia de precios, como en otros muchos, es el que permite a las comunidades autónomas subir o bajar, según se necesite, dentro de un marco global, para adaptarse a esta realidad tan variada que no puede cambiarla nadie. Esta es la realidad que tenemos en España, en estos momentos.

Me pregunta por qué no aumenta el mercado de alquiler, dadas las necesidades de vivienda existentes. Si yo tuviese la contestación a esa pregunta, sería un genio sin ninguna duda. Es muy difícil explicar objetivamente por qué los españoles somos tan poco aficionados al alquiler y a todos nos gusta tener una casa. Al margen de condicionamientos económicos y de coste, creo que hay un sustrato psicológico en España —y ésta es una opinión absolutamente personal—, que no se da en otros países, y hace que los españoles en general queramos tener una casa propia y huyamos del alquiler como de una situación transitoria. Eso es así —puedo avanzar alguna hipótesis histórica— y luchar contra eso es muy difícil, pero vamos a intentarlo de todos modos. Por eso se introduce una modificación muy importante de las ayudas que se prevén para incentivar el alquiler, pero luchamos contra una realidad psicológica y sociológica, que está arraigada y que va a ser difícil cambiar sin duda alguna. Respecto al tema de la demolición de edificios degradados en los centros urbanos, ya he hecho referencia a ello, no es un tema de la competencia del plan de vivienda ni de la Administración general del Estado sino de las entidades locales.

Por último, respecto a la intervención del señor Ortiz, a la que ya he hecho varias referencias cruzadas según iba comentando las intervenciones de los portavoces, primero quiero agradecerle la felicitación que hace al Gobierno, porque sí es verdad —y él es buen testigo de la historia de las políticas de vivienda en este país— que es la primera vez que el Gobierno comparece voluntariamente para explicar un plan de vivienda antes de que

esté aprobado, poniendo en común con el Parlamento sus contenidos, dificultades y concreciones.

Por otra parte, me gustaría ratificar una vez más —ya lo he dicho al principio— que tiene toda la razón el señor Ortiz cuando dice que el gasto público en vivienda en España está más de un punto por encima del PIB, dos o tres décimas más, y que eso es muy homologable con la Unión Europea, siempre que se sume el gasto público de todas las administraciones, como es obvio.

También tiene toda la razón, como he dicho ya tres veces en este segundo turno, en cuanto a que el presupuesto para el año 2002 en materia de vivienda crece respecto al presupuesto del año 2001 el 3,3 por ciento, y respecto a las dos dudas que planteó al final creo que también las he contestado, pero lo ratifico, no se habla de la rehabilitación porque no hay grandes variaciones respecto al plan vigente, porque es de las partes que mejor ha funcionado del plan, pero como es obvio la normativa específica de rehabilitación estará contenida en el texto definitivo. También comparto su preocupación por los temas fiscales, sabiendo que son parte muy importante de la política de vivienda pero que no son parte del plan de vivienda, como instrumento normativo específico.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, la comparecencia ha terminado. No obstante, algunos portavoces han hecho alusión a que quieren hacer alguna pregunta. Para preguntas concretas exclusivamente, y en un turno brevísimo, tiene la palabra el señor Morlán.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Muchas gracias, señor secretario de Estado.

Sólo quisiera plantearle dos o tres aclaraciones. Una de ellas, que me la ha solicitado usted, es respecto a los préstamos destinados a la promoción de nuevas viviendas para arrendamiento. He dicho que podía plantearse algún tipo de dificultades. ¿Por qué? Porque la tasa de alquiler que se fije debe permitir la posibilidad de préstamos con dicha garantía. ¿Por qué? Porque el precio de venta en la escritura de la hipoteca depende de la capitalización del alquiler. No estoy diciendo que haya contradicción, estoy diciendo que puede haber problemas a la hora de definir qué tipo de préstamos se establecen y de qué manera en esos préstamos la realidad hipotecaria que se establece tiene algo que ver con el precio del alquiler que se paga.

En segundo lugar, en el documento que ustedes nos han remitido, se habla de barra libre en cuanto a los convenios con entidades financieras. Me gustaría saber si ese concepto de barra libre que ustedes incluyen en este documento, es un concepto que hace referencia solamente a los convenios con entidades de crédito o también tiene que ver con las comunidades autónomas, desde el momento que pueden ser ellas las que digan el número de actuaciones que quieren tener y el tipo de actuaciones de carácter protegido que deben tener en

cada una de las variables que ustedes mantienen como supervivientes en este nuevo plan de vivienda.

Después, hay algo en lo que discrepo y me gustaría que me lo aclarara de manera más sólida. Es un plan de vivienda en que se habla de financiación, en el que se habla de actuaciones, pero muchas de esas actuaciones que van a llevarse a cabo tienen mucho que ver con modificaciones legislativas que ustedes no quieren enunciar. Es decir, modificar las valoraciones del suelo, lo que afecta al precio del suelo y por tanto al precio final de la vivienda, o modificar las políticas fiscales en algunos de los apartados a los que se ha hecho referencia, por supuesto, tiene incidencia en la promoción de la vivienda. Modificar la Ley de Arrendamientos Urbanos también tiene incidencia en la política de vivienda. Por mucho que sean distintas patas de una política de vivienda, sí es cierto que todas ellas tienen un objetivo —de acuerdo con sus criterios iniciales, que espero se cumplan—, conseguir y promocionar la construcción de viviendas para aquellos sectores que no tienen recursos suficientes para acceder a las mismas... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Morlán, perdone un momento.

Señorías, guarden silencio, por favor.

Señor Morlán, termine usted ya.

El señor **MORLÁN GRACIA**: Con esto he acabado, señor presidente, y espero que el señor secretario de Estado me aclare estas dudas.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El señor Jané también quiere interrogar al secretario de Estado? **(Asentimiento.)**

Le ruego brevedad, señor Jané.

El señor **JANÉ I GUASCH**: Con toda brevedad, quiero agradecer el tono de las respuestas del señor secretario de Estado y hacerle una precisión en el sentido de considerar específicamente el número de metros cuadrados cuando en la unidad familiar existe una persona con discapacidad que le produce una movilidad reducida, y quiero ponerle un ejemplo que creo ilustrará la propuesta que hace mi grupo parlamentario: una persona que tenga necesidad de utilizar una silla de ruedas en su vivienda necesita más espacio que otra persona que no precise utilizar esa silla de ruedas. Por tanto, creo que a la hora de fijar cuándo podemos englobar los 120 metros cuadrados, deberíamos prever específicamente ese mayor espacio que necesita una persona que por su discapacidad ha de utilizar una silla de ruedas en su vivienda habitual. Le quería hacer esta precisión, porque creo que está claramente justificada.

Una segunda precisión. Evidentemente los aspectos fiscales no engloban específicamente el plan de vivienda, pero sí la política de vivienda. Sin embargo, debemos contemplarlo en su conjunto porque, al final, el objetivo del plan de vivienda, al igual que el de la política de vivienda, es abaratar el precio de la vivienda, o

por lo menos que no siga incrementándose en los porcentajes que está evolucionando en el global del Estado, por lo que no podemos obviar ningún aspecto a la hora de contemplar las medidas específicas del plan de vivienda.

El señor **PRESIDENTE**: El señor secretario de Estado tiene la palabra. **(Rumores.)**

Señorías, ruego guarden silencio, porque la parte final de la comparecencia siempre es la más interesante, y se la van a perder ustedes como sigan en ese tono **(Risas.)**

Gracias.

El señor **SECRETARIO DE ESTADO DE INFRAESTRUCTURAS** (Blanco Rodríguez): Me temo que en este caso no habrá grandes novedades, si la parte final es mi intervención.

Voy a intervenir muy brevemente sobre lo que se ha dicho. Evidentemente, en materia de viviendas para alquiler sigo sin entender cuál es la dificultad para el crédito hipotecario, pero sí que la renta máxima que se fija, cara al cálculo del valor a efectos de créditos, supone, el parámetro básico. Por tanto, si la renta básica tal como hemos propuesto va ser el 4 por ciento, será un parámetro a tener en cuenta por la entidad financiera y por quien solicita el préstamo, pero sigo sin entender —probablemente porque yo no entiendo bien, por lo que nos explica S.S.— cuál es la dificultad desde el punto de vista del mercado hipotecario que nace de esta limitación.

En cuanto a la expresión barra libre, que no sé si es muy ortodoxa para documentos oficiales, quiere decir algo muy sencillo. Dentro del espíritu de flexibilidad y acomodación territorial del plan no vamos a hacer cotos cerrados a priori para las entidades financieras ni para las comunidades autónomas, que puedan derivar en que haya partes del plan que al final no tengan incidencia social porque no se puedan consumir. Por decirlo de una manera muy sencilla, sería absurdo que porque haya menos peticiones de ayudas que las inicialmente previstas en la tramitación del plan en la comunidad autónoma A y más que las inicialmente previstas en la comunidad autónoma B se deje sin gastar parte del dinero en A y sin atenderse parte de las demandas en B, eso no sería lógico. Por tanto, barra libre quiere decir que al final los recursos, con esas modulaciones a partir del 1º de octubre según el grado de ejecución desde el punto de vista territorial, van a ir a donde esté la demanda de ayudas para viviendas protegidas.

Respecto a las entidades financieras pasa lo mismo. Si a priori se dice que la entidad financiera A puede otorgar créditos hasta 100, y en esa entidad financiera, por lo que sea, sólo se piden hasta 80, no existe ninguna razón para que por ese motivo se pierdan 20. Por eso vamos a establecer un marco con las entidades financieras que les permita a todas —y lo vamos controlando,

evidentemente, porque somos informados puntualmente— otorgar ayudas hasta el límite de lo que tienen inicialmente repartido, o más allá si por lo que sea más gente va a pedir el crédito a una entidad financiera y menos a otra de las que tienen suscrito convenio. Por tanto, la expresión barra libre no indica caos alguno sino únicamente la eliminación controlada de parte de las rigideces que han podido existir hasta ahora en el plan, en aras de buscar siempre la máxima eficacia en las ayudas previstas por el plan y en su incidencia social.

En cuanto al tema de la fiscalidad —que ya han comentado en esta segunda vuelta tanto el señor Morlán como el señor Jané—, efectivamente, tiene mucho que ver con la vivienda, y como he dicho al principio forma parte de la política de vivienda, pero insisto en que no forma parte del plan de vivienda. Lo que sí les garantizo, y he hecho referencia en mi intervención inicial a ello, es que este plan se incardina en la política económica general y en las políticas de cohesión social del Gobierno. Por tanto, cuando diseñamos éstas intentamos ser coherentes con todo lo que hemos hecho y lo que vamos a hacer en el resto de líneas de actuación pública que tienen que ver con la política de vivienda o inciden en la política de vivienda aunque no sean normativa y conceptualmente parte del propio plan de vivienda.

Por último, en cuanto al número de actuaciones —tema al que ha vuelto a hacer referencia el señor Morlán—, digo lo que dije al principio de mi turno de réplica, el objetivo del plan son las personas y cómo las ayudamos. El número de actuaciones es instrumental. ¿Por qué no lo ponemos a priori en el frontispicio de la presentación del plan? Porque va a depender mucho de las comunidades autónomas. Con este plan las comunidades autónomas, valorando las necesidades de su territorio, van a poder tomar decisiones muy importantes para orientar las ayudas del plan hacia el alquiler, hacia la promoción del suelo, hacia la creación de viviendas para familias numerosas y hacia la apuesta dentro del plan de viviendas de protección oficial actualmente libres vía adquisición por entidades municipales o autonómicas dedicadas a la promoción de vivienda. Es decir, a priori no vamos a marcarles desde la Administración general del Estado a cada comunidad autónoma un número tasado para cada uno de los capítulos del plan del tipo de actuaciones que hay que hacer. Me parece que sería contradictorio con ese respeto exquisito a las competencias de las comunidades autónomas en el que se ha inspirado el plan y contradictorio con ese carácter flexible y adaptable al terreno que queremos tenga el plan. Obviamente, si el plan nos lo reserva, sí garantizaremos, que al final haya una visión homogénea y razonable en todo el territorio para garantizar que con las decisiones de las comunidades autónomas, los recursos del plan, y dentro de las prioridades que establece el propio plan, se atienden aquellos objetivos que son por los que tenemos que preocuparnos.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, terminada la comparecencia damos las gracias por su presencia y por su explicación al secretario de Estado, y para que puedan dar rienda suelta a sus conversaciones damos cinco minutos de recreo y recuperamos luego la sesión. **(Pausa.)**

PROPOSICIONES NO DE LEY:

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego silencio y que tomen asiento para reanudar la suspendida sesión número 27 de la Comisión de Infraestructuras. **(Pausa.)**

Ruego que se incorporen los distintos portavoces, pues vamos a dar comienzo al debate y votación de las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día.

Sobre este orden del día, les comunico que las proposiciones que figuran con los números 2 y 3 en el orden del día, de momento han sido pospuestas por el proponente, por motivos que ha especificado a la Mesa.

También los portavoces de las proposiciones número 5 y 13, según figuran en el orden del día, han pedido que se debatan éstas en primero y segundo lugar en ese orden. Si los demás portavoces no tienen inconveniente sería así; si algún portavoz tiene inconveniente, en este momento puede hacer uso de la palabra para decir su opinión.

¿Están conformes los señores portavoces? Señor Rodríguez, por sus gestos, parece que tiene algún inconveniente. ¿Qué opina al respecto?

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Que podríamos haber sido advertidos debidamente. Nosotros somos escasos miembros y no podemos andar así.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, yo le advierto cuando me entero, lo lamento. Cuando se lo proponen a la Mesa es cuando yo me entero e inmediatamente lo pongo en conocimiento de SS.SS. **(El señor López-Amor García pide la palabra.)** Un momento, señor López-Amor.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Yo pido que en otra ocasión se haga esto en debida manera y forma y con antelación.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Rodríguez, voy a aprovechar la ocasión para recordar a SS.SS. las normas de esta Comisión, que habitualmente se incumplen, y precisamente están hechas para eso para incumplirse. La normativa que esta Comisión aprobó en la última Mesa es que todos los cambios que se pudieran hacer en el orden del día fueran solicitados a la Mesa antes del inicio de la Comisión. En este caso hay un ligero incumplimiento puesto que la Comisión se inició a las nueve de la mañana, pero no con las proposiciones no de ley, por tanto el portavoz que ha hecho ahora la advertencia ha incumplido pero muy hábilmente puesto que el ini-

cio de las proposiciones no de ley se produce en este momento. Por tanto podría admitirse este cambio, pero siempre de acuerdo con los portavoces.

Usted ya ha expresado su queja de que se haga bien, que comparte la Mesa, pero está de acuerdo en que se haga.

Ahora, el señor López Amor tiene la palabra.

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Simplemente, preguntarle al señor presidente si la votación será hacia las dos.

El señor **PRESIDENTE**: La votación está prevista no antes de las trece horas y probablemente no después de las catorce horas y quince minutos, porque la proposición que no entre a las catorce horas y quince minutos ya no se debate; por tanto, dos y cuarto de la tarde. Leo a SS.SS. lo que dice el orden del día: Observaciones: Las votaciones no serán antes de las 13:00 horas. Las proposiciones no de ley que no se hubieran comenzado a debatir antes de las 14:15 se tramitarán en la siguiente sesión de la Comisión.

Por tanto, seguiremos ese nivel, y probablemente a las dos o dos y cuarto de la tarde estaremos procediendo a las votaciones.

¿Algún otro portavoz tiene algo que decir? **(Pausa.)**

Entonces, señorías, procedemos en la forma que hemos dicho.

— **SOBRE DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-340 ENTRE ESTEPONA Y GUADIARO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000345.)**

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos con la proposición no de ley que figura en el orden del día con la número 5 sobre desdoblamiento de la carretera N-340 entre Estepona y Guadiaro, de la cual es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señorías, los socialistas deseamos que la obra para desdoblar el tramo de la nacional 340, entre Guadiaro y Estepona, se finalice como muy tarde a finales de junio, de cara a que entre en funcionamiento antes de la próxima temporada veraniega.

La última respuesta del Gobierno Aznar sobre este tema, que tiene fecha de salida 25 de octubre, es decir bastante reciente, señala que este tramo no estará terminado antes de agosto de 2002. A esto hay que añadir que la pasada semana, el secretario de Estado de Infraestructuras eludió a conciencia comprometerse a que dicho desdoblamiento estuviese acabado antes de la primera avalancha veraniega de tráfico, e insistió en que se terminaría en torno al mes de agosto. Fue llama-

tivo, eso sí, la seguridad que mostró el secretario de Estado cuando habló de terminar la autopista de peaje el 2 o el 3 de agosto, algo que contrastaba con las dudas, las muchas dudas que tenía cuando hablaba de la finalización del desdoblamiento en la carretera nacional. Queda claro que al Partido Popular le preocupa bastante más las autopistas de peaje en la provincia de Málaga que las carreteras nacionales, algo que los socialistas no podemos compartir.

Pero hoy no venimos a hablar de ese magnífico préstamo de 16.500 millones de pesetas, que el Ministerio de Fomento ha dado a una empresa privada para que construya una autopista de peaje entre Guadiaro y Estepona a devolver hasta el 2054, un préstamo con unas condiciones que ya querrían los jóvenes malagueños y los no tan jóvenes para poder pagar la hipoteca de su vivienda.

Tampoco queremos hablar hoy de que el Real Decreto 1099/99, de 18 de agosto, por el que se adjudica la construcción administrativa para la concesión de la autopista de peaje, establece que el desdoblamiento de la carretera nacional tendría que estar terminado aproximadamente unos veinte meses antes que la autopista de peaje, y no un día antes como pretende el Gobierno de Aznar. Tampoco queremos hacer hoy referencia a la mente pensante que ha diseñado ese magnífico trazado que contempla trece rotondas en 18 kilómetros, por cierto y en confianza, señor Atencia, ¿sabe usted quién ha sido la mente pensante que ha diseñado este trazado? El otro día el secretario de Estado no supo responder. No queremos hoy hablar aquí de los cientos de anuncios que ha realizado el Partido Popular en los últimos cinco años a la hora de hablar del comienzo de obras, unas obras que contaban con presupuestos en 1996, en 1997 y en 1998, pero en donde el Partido Popular no gastó una sola peseta en 1996, ni en 1997, y tampoco en 1998.

También nos consta que ustedes seguirán con su cantinela de que ustedes, los socialistas, tendrían que haberlo hecho. El problema es que ustedes llevan ya seis años gobernando y la inversión en carreteras en la provincia de Málaga brilla por su ausencia. Muchos estudios, muchos proyectos, muchas carreteras virtuales, pero pocas carreteras reales, y cuando hacen una le meten trece rotondas en 18 kilómetros. ¡Que chapuza!

Pero no quiero hoy hablar de todo esto. Los socialistas traemos a esta Comisión el debate sobre la necesidad de que se acelere las obras de la nacional 340, al objeto de que estén listas antes de la próxima temporada veraniega. A los socialistas no nos parece razonable que en pleno siglo XXI se dé una imagen tercermundista de la Costa del Sol malagueña, cuando el pasado verano se registraron colas de hasta quince kilómetros un día sí y otro también, con miles de ciudadanos que sufrieron un verdadero calvario de cinco y hasta seis horas de atascos en pleno mes de agosto, lo que dañó a la imagen del sector turístico de la Costa del Sol. Por

todo ello, los socialistas instamos al Gobierno a que aceleren la obra del desdoblamiento de la N-340, entre Guadiaro y Estepona, y se comprometan a finalizar el proyecto antes de finales de junio.

Tenemos la confianza de que el Partido Popular va a votar a favor de esta proposición no de ley por una razón de peso, y es que la empresa que ejecuta los trabajos anunció, se comprometió en los medios de comunicación el pasado 16 de septiembre a que la obra se terminaría como muy tarde el 1.º de julio. Por tanto, señor Atencia, sería difícil de explicar a los malagueños que el Partido Popular retrasa a conciencia los propios plazos que ha dado la empresa constructora.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les recuerdo que la Mesa de la Comisión aprobó la no pertinencia de fumar en esta Comisión, es decir, no se puede fumar, como saben SS.SS., y les rogaría que cumplieran este precepto hasta tanto la Mesa lo revocara.

Dicho esto, damos la palabra a los distintos grupos parlamentarios que quieran contestar al señor Heredia, aunque sus alusiones han sido muy claras a uno solo.

Señor Atencia, a quien parece que iba dirigida a usted esta proposición especialmente, tiene usted la palabra en nombre del Grupo Popular.

El señor **ATENCIA ROBLEDO**: Intervengo lógicamente en nombre del Grupo Popular para fijar la posición sobre esta iniciativa de impulso al Gobierno. Nos es una interpelación, es una iniciativa de otro tenor. Ya tuvo oportunidad el representante del Grupo Socialista de formular la correspondiente pregunta en la última Comisión y creo que es manifiesto cómo quedó la pregunta, cómo intervino cada uno y cómo quedó el tenor de aquel debate, y me parece que la segunda oportunidad se ha perdido porque se ha ido el interpelante.

En primer lugar, tengo que manifestar en nombre del Grupo Popular que esta iniciativa es absolutamente innecesaria. La puesta en servicio del desdoblamiento de la N-340 entre el municipio de Estepona y San Enrique de Guadiaro está prevista para el verano del año 2002 y, señor Heredia, con meridiana claridad lo explicó en esta misma Comisión el pasado miércoles, si mi memoria no me falla, el secretario de Estado, don Benigno Blanco. Por tanto, está previsto que la autopista de peaje en este mismo trazado esté en servicio entre el 2 y el 3 de agosto, que fue lo que manifestó don Benigno Blanco, y con anterioridad se pondrá en marcha el desdoblamiento, tal como está previsto y cómo se estableció en el pliego de condiciones de la concesión de la vía de peaje. Me parece que en este caso, venir a pedir lo que ya se va a hacer es absolutamente innecesario. Pero es que, señor Heredia, el programa de ejecución de las obras del desdoblamiento de este tramo entre Estepona y Guadiaro contempla la aceleración de los trabajos al objeto de cumplir la fecha prevista. Es verdad que la propia empresa cons-

tructora ha manifestado que puede haber una fecha. Muy bien, es responsabilidad de la empresa constructora, y este Congreso de los Diputados insta al Gobierno. El Gobierno y el Grupo Popular, en este caso queremos que se cumpla el contrato y las propias condiciones para hacer esta vía. Si se puede terminar antes, bienvenido sea, pero seamos serios, señor Heredia, exijamos lo que es posible exigir y todo lo que nos venga añadido bienvenido sea. Por tanto, señor Heredia, el Partido Popular está haciendo los deberes, está cumpliendo sus compromisos con las provincias de Málaga y de Cádiz, especialmente afectadas, y con todos los españoles en conjunto, para que estén comunicadas por vías de alta capacidad y para que esos problemas de tráfico que se están sufriendo y a los que S.S. ha hecho referencia en una parte de la Costa del Sol pasen a la historia.

Señor Heredia, señores del Grupo Socialista, no se van a ir ustedes de rositas en este asunto, si me permite la expresión, señor presidente. El parón que sufrió la conexión rápida entre las provincias de Málaga y Cádiz por el litoral, en los años 1984 a 1995, fue única y exclusiva responsabilidad del Partido Socialista. No quería hacer ninguna referencia a ello, pero ante tanta demagogia y tanta facilidad de palabra, uno tiene que decir las cosas como son. Es exclusiva responsabilidad del Partido Socialista, en primer lugar por ser la única actuación no ejecutada del Plan de Carreteras 1984-1991, y en segundo lugar por no haberse ni tan siquiera redactado los proyectos, pese a estar previsto también el Plan Director de Infraestructuras del año 1993. Es decir, que ustedes se marchan del Gobierno en el mes de mayo del año 1996 y no hay hecho absolutamente nada ni tan siquiera en lo que se refiere a los proyectos a pesar de estar previstos. Pero esto no es nada que esté en el aire, es que el último ministro del Gobierno socialista dijo que no haría una carretera para unos cuantos señoritos o unos cuantos golfistas. Tamaña demagogia era absolutamente irresponsable y desconocedora de la propia realidad ya que es una vía fundamental para el desarrollo económico de la Costa del Sol y las comunicaciones con el Campo de Gibraltar. En cualquier caso, las responsabilidades están ahí. El Gobierno del Partido Popular ha hecho los deberes y el próximo verano, no sólo tendremos una autovía sino también una autopista. Por cierto, y con esto termino, señor presidente, para chapuzas, el desdoblamiento que se hizo en la N-340 entre Fuengirola y Marbella que precisamente no permite los accesos en condiciones a muchas de las urbanizaciones, donde las incorporaciones a una llamada autovía son absolutamente peligrosas y por tanto ahí cada cual que aguante su responsabilidad. En el desdoblamiento se han hecho rotondas, atendiendo a las peticiones de los municipios, algunos gobernados por el Partido Socialista y a las propias urbanizaciones. Por tanto, señor presidente, el Grupo Parlamentario Popular respaldará esta ini-

ciativa porque el Gobierno va a poner en marcha el desdoblamiento de la N-340 entre Estepona y Guadaro y la propia autopista, que se hará realidad el propio verano, gracias a la gestión del Gobierno del Partido Popular, a pesar de los pesares de la mala gestión del Partido Socialista.

— **SOBRE MEDIDAS PARA REDUCIR LA SINIESTRALIDAD DE LA TRAVESÍA DE GUADALMAR (MÁLAGA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000791.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 13, según lo acordado por los portavoces sobre medidas para reducir la siniestralidad de la travesía de Guadalmar (Málaga), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista

Tiene la palabra para su defensa el señor Heredia.

El señor **HEREDIA DÍAZ**: Señorías, ante el importante número de accidentes de tráfico que se están registrando en la travesía de Guadalmar los socialistas consideramos que el Gobierno de Aznar debería adoptar medidas concretas y a corto plazo tendentes a mejorar dicho trazado. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la Presidencia.)**

En el último año, según se señala en una respuesta parlamentaria entre el punto kilométrico 228 y 232 de la N-340 se han producido 34 accidentes de tráfico, donde han perdido la vida seis personas y se han producido 48 heridos de diversa consideración. Estos datos suponen un importante incremento de la siniestralidad en este tramo con relación a 1999, donde se produjeron 23 accidentes, ningún fallecido y 52 heridos.

Desde la apertura a mediados del año pasado de la autopista de peaje entre Estepona y Málaga y la ampliación a tres carriles por sentido de la variante de Benalmádena, con el consiguiente aumento de la velocidad de los vehículos y del tráfico de la zona, era más que previsible que la peligrosa travesía de Guadalmar lo fuese aún más. Estamos hablando de un tramo que está incrementando el volumen de vehículos. De hecho, en 1999 la intensidad media diaria era de 64.000 vehículos y en el año 2000 el tráfico varía entre los 64.000 y los 87.000 vehículos diarios. Frente a este incremento de los accidentes y a este incremento de los problemas de tráfico, ¿qué está haciendo el Gobierno central, qué está haciendo el Gobierno del Partido Popular? Pues, señor Blancas, la verdad hay que decir que no está haciendo prácticamente nada, algo a lo que ya nos tiene acostumbrados. Bueno, para ser correcto, algo sí que está haciendo: está haciendo anuncios, algo a lo que ya también nos tiene acostumbrados el Partido Popular y de esta forma ha repetido en reiteradas ocasiones, a través de sus respuestas parlamentarias, que tiene previsto realizar, ni más ni menos, cuatro actuaciones para

mejorar esta travesía, con un presupuesto de 256 millones de pesetas. El problema es que llevan diciendo eso mismo desde hace bastante tiempo, pero hasta la fecha ésta ha sido otra de las muchas falsedades del Partido Popular hacia la provincia de Málaga. De hecho, señor Blancas, el Partido Popular se ha permitido el lujo de rechazar una enmienda socialista a los presupuestos del año 2002, para que hubiese una partida económica destinada a esta actuación. Por tanto, queda claro el despropósito del Partido Popular y su dejadez con relación a este tema.

Por cierto, señores del Partido Popular, ¿saben ustedes dónde ha llegado el descaro del Gobierno Aznar con relación a esta cuestión? A decir en una respuesta parlamentaria que cuando esté acabada la segunda ronda de Málaga se aliviará en gran medida el tráfico intenso que circula por la citada travesía. Yo le pregunto al portavoz del Partido Popular: ¿cuándo estará lista la segunda ronda de Málaga? ¿Estará lista en el 2007, en el 2008 o habrá que esperar hasta el 2010? ¿No creen ustedes que es poco serio tener que esperar todos estos años para dar una solución a la travesía de Guadalmar, sobre todo, si tenemos en cuenta los accidentes de tráfico y los problemas de circulación que se están registrando en este tramo? Los socialistas evidentemente no estamos de acuerdo con esta respuesta del Gobierno del Partido Popular. En este sentido reclamamos medidas concretas y a corto plazo para reducir la siniestralidad existente, por todo lo cual instamos al Gobierno a que en el plazo máximo de seis meses, se inicien las obras de mejora del trazado de dicha travesía. Además, demandamos del Gobierno central que se comprometa a medio plazo a dar una solución definitiva a la travesía de Guadalmar. Los socialistas ya sabemos que al Partido Popular le gusta bastante más hablar de la autopista de peaje que de las carreteras nacionales, pero dado el elevado número de accidentes en el citado tramo no nos cabe la menor duda de que apoyarán esta iniciativa parlamentaria. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Heredia, no creo que mi llegada le haya invitado a terminar tan rápido.

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

El señor **BLANCAS LLAMAS**: Supliendo a mi compañero don Manuel Atienza que tiene que ausentarse, voy a contestar, como malagueño y como usuario de esa autovía que por cierto señor Heredia, no se llama travesía de Guadalmar, esa travesía no existe con esa denominación, se denomina autovía del Mediterráneo y anexa a ella está la urbanización de Guadalmar, el campo de golf y alguna que otra urbanización más. Por tanto, quiero puntualizarle que como tal autovía no existe.

Esta autovía se puso en funcionamiento, como usted bien sabe, no hace uno, ni dos años, sino hace nueve

años. Si usted dice que es peligrosa, yo le pregunto: ¿Está diciendo S.S. que los gobiernos del PSOE construían y ponían en servicio autovías peligrosas, porque esa autovía se diseñó durante el Gobierno del Partido Socialista, o está usted diciendo que hicieron mal las cosas? He de reconocer, y lo hago públicamente, que ese tramo de autovía del Mediterráneo, que va desde la ronda oeste de Málaga hasta la variante de Benalmádena, tiene una influencia grande de vehículos, yo que he pasado por ella durante año y medio dos veces casi todas las semanas la he sufrido, y en horas punta hay que reconocer que es una autovía muy cargada, que tiene 75.000 vehículos diarios, gracias al turismo que tiene la Costa del Sol malagueña. La solución que S.S. apunta para paliar esos seis accidentes mortales y esos 56 heridos, a los que se ha referido en su intervención, pueden ser una autovía rápida, una autovía que tiene confluencias de urbanizaciones, que son las que provocan principalmente estos heridos mortales y graves. Tenga en cuenta que el Gobierno del Partido Popular tiene previsto un plan de infraestructuras de 2000 a 2007, y que está prevista una nueva ronda de circunvalación exterior que evitará tener que pasar por esa autovía del Mediterráneo. ¿El plazo? No me atrevo a decirle plazos, porque para eso está el secretario de Estado (la semana pasada estuvo aquí y esta mañana ha estado hablando de otros temas, de viviendas), que es el más idóneo para hablar de los plazos para esta nueva circunvalación exterior de Málaga. Ya están previstas partidas en este presupuesto de 2001, y también habrá alguna partida en los próximos presupuestos generales.

No quiero abundar sobre este tema, pero sí quiero decirle, señor Heredia, que las infraestructuras no se improvisan. Necesitan planificarse, necesitan estudios y necesitan proyectarse y, por supuesto, realizarse. El Partido Popular no vende humo, el Partido Popular ejecuta las cosas. Como antes le ha dicho el compañero señor Atencia, la N-340 es una carretera sobrecargada, y parte de la culpa de que esté como está es de su partido, porque en su día no tomaron las medidas oportunas. No pueden negar que hasta 1995 ustedes tuvieron la obligación de desdoblarse y mejorar la N-340.

— **SOBRE DOTACIÓN DE ÁREAS DE SERVICIO A LOS TRAMOS DE LAS AUTOPISTAS A-6 Y A-52 QUE TRANSCURREN POR LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000987.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley número 4, recuperando el orden del día previsto, sobre dotación de áreas de servicio a los tramos de las autopistas A-6 y A-52, que transcu-

ren por la Comunidad Autónoma de Galicia. Es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Tiene la palabra don Guillermo Vázquez.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: El Bloque Nacionalista Galego presenta esta proposición no de ley para seguir incidiendo en la necesidad de dar solución a un problema que existe, que es real y que es percibido como tal por los ciudadanos, como es el que las autovías que conectan Galicia con la meseta dentro de la comunidad autónoma carecen de áreas de servicio. Tampoco es un descubrimiento decir que eso provoca inconvenientes importantes a los viajeros, y de manera notoria a los transportistas. Dificultades para el descanso, la higiene, la alimentación, el surtido de combustible o incluso la realización de simples necesidades fisiológicas. Nos parece sorprendente que cuando se empezaron a hacer estas autovías no se diseñaran estas áreas de servicio. Pero también es cierto que es necesario avanzar con rapidez en la corrección de esas carencias. Tal como están las cosas, cualquiera que circule por esa autovía sabe que la alternativa a la falta de estas áreas de servicio es salir de la misma hacia destinos muchas veces inciertos. Porque a pesar de que hay señalización cada varios kilómetros, no indican a qué distancia se encuentran las gasolineras.

Sé que existen ciertas presiones, por otro lado absolutamente lógicas, por parte de sectores sociales de las poblaciones cercanas al paso de esa autovía, en el sentido de mantener la situación tal como está, porque temen perder una parte de la actividad que hoy desarrollan. Se podría planificar teniendo en cuenta lo que se pueda aprovechar de las infraestructuras existentes, por ejemplo en la N-525, indicando claramente los kilómetros, las dotaciones concretas que ofrecen, los horarios, iluminando esas zonas, etcétera. En todo caso, también habrá que avanzar en la creación de áreas de servicios específicos en la propia autovía.

En junio de este año el ministerio nos informa que existe la previsión de construir diversas áreas de servicio en esas autovías. Unas están adjudicadas, otras en fase de adjudicación y otras simplemente en estudio. En cualquier caso, el Ministerio de Fomento informaba en junio de 2001 que no preveía que ninguna de ellas estuviese en servicio antes de 18 meses. Es decir, que yendo las cosas bien y no prolongándose los plazos previstos, hasta finales de 2002 ninguna de estas áreas entraría en funcionamiento. Y de las que aún están en estudio, francamente ni se sabe. Por tanto, reconociendo que el Ministerio de Fomento está sentando las bases para resolver este problema, lo que pretendemos con esta proposición no de ley es que esa resolución se acelere en la medida de lo posible y se inste al Gobierno que es necesario acortar los plazos lo más posible.

Hace un momento hablaban unos compañeros diputados del turismo. Sería bueno que en verano, que se produce un incremento del número de viajeros que

entran o salen de Galicia por esas autovías, algunas estuvieran en funcionamiento. Convendría que esta Cámara, desde los criterios que acabo de exponer, instase al Gobierno a acelerar al máximo la puesta en funcionamiento de estas áreas. Cabe también la posibilidad de negar ese impulso y refugiarse en el argumento habitual de lo que siempre se dice, que el ministerio ya está en ello. Sin embargo, sería mejor inclinarse por la contraria porque no perjudicaría a nadie, simplemente sería un toque de atención para que el ministerio hiciera un esfuerzo.

Señor presidente, termino leyendo el texto de nuestra proposición no de ley que dice lo siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a agilizar los trámites administrativos para acortar los plazos que permitan dotar a los tramos gallegos de las autovías de conexión con la meseta de la imprescindible red de áreas de servicio.

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

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Para adherirnos a esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto. Quería recordar que el 28 de junio de 2000 intervino el señor ministro de Fomento, Álvarez Cascos, refiriéndose a la necesidad objetiva de estas zonas, y que debían ser cubiertas inmediatamente, precisamente por el ministerio. Decía que con carácter inmediato se preveía la construcción de un área sita en Puenteareas, en la provincia de Pontevedra. Hablaba de que estaba pendiente de licitación una en la provincia de Orense, otra en Ribadavia y también en la zona de Zamora. Es verdad que estas zonas permiten una cierta subsistencia a pueblos y aldeas que están cercanas a las autovías, pero, por el contrario, los alejamientos que hay no permiten hablar de comodidad. Curiosamente es al contrario. Hay que tener en cuenta que en 308 kilómetros, por ejemplo en la A-52, no hay ni una sola área de servicio. Esto aumenta la siniestralidad, ya que influye en el cansancio de los conductores. Por esa razón nos vamos a adherir a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Vázquez.

La señora **VÁZQUEZ BLANCO**: Me alegra saber que hoy es cuestión de debate en esta Comisión la ubicación de áreas de servicio en las autovías gallegas, y que por suerte para muchos usuarios la realización de la propia autovía ya no es cuestión de debate. Eso quiere decir que con los gobiernos del Partido Popular algo va cambiando en Galicia y que los ciudadanos recientemente, en concreto el día 21, así lo han percibido. Pero vayamos a lo que hoy es cuestión de debate.

Conforme al Reglamento general de carreteras, en su artículo 60 se contempla la inclusión de áreas de

servicio en estudios de carreteras, definiendo estas áreas como elementos funcionales de las autopistas y de las autovías. Si con posterioridad a los estudios citados se justificara la necesidad de un área de servicio, se someterá a información pública, de acuerdo con el procedimiento regulado en el título II del capítulo 2 del reglamento, el correspondiente estudio de carreteras que incluirá la localización, accesos e instalaciones, como es el caso de las autovías gallegas A-52 y A-6, que hoy son motivo de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

A continuación, voy a hacer una breve referencia a la situación en la que se encuentra actualmente la dotación de áreas de servicio en los tramos gallegos de las autovías A-6 y A-52, para que SS.SS. la conozcan. Se han tramitado los estudios informativos de localización de áreas de descanso en las autovías gallegas que diré a continuación; me referiré únicamente a los tramos que discurren por territorio gallego, excluyendo de mi explicación muchas otras áreas de servicio correspondientes al de Castilla y León. En la A-6, hablamos de dos tramos: el primero, Castro Lamas a Nadela, fue aprobado definitivamente el 19 de mayo de 1999 con las áreas de servicio de O'Corgo y Becerreá. El segundo tramo, de las Rías Altas, el tramo Nadela-Arteixo, se aprobó definitivamente el 31 de marzo de 1999 (doy las fechas con precisión, señor presidente, para que los dos grupos parlamentarios que se han posicionado respecto a la proposición las tenga en cuenta) con las áreas de servicio de Begonte, Guitiriz, Coirós y Cambre.

En la A-52, de las Rías Baixas, se sitúa, en primer lugar, el tramo Villavieja-San Ciprián das Viñas, aprobado provisionalmente el 19 de junio de 2001 y sometido a información pública con las áreas de servicio de A Mezquita, Taboadela y Monterrei, pendiente de aprobación en mi provincia, Ourense. El segundo tramo de la A-52 —Rías Baixas—, que discurre entre San Ciprián das Viñas-Porriño, fue aprobado definitivamente el 30 de marzo de 1999 con las áreas de servicio de Ribadavia, en Ourense, y de Puenteareas, en Pontevedra.

Saben SS.SS. como legisladores que el emplazamiento y adjudicación de un área de servicio van acompañados de una serie de requisitos y trámites legales. Así, el Reglamento general de carreteras establece que la adjudicación de la concesión, que en todo caso se realizará por concurso, irá precedida de las siguientes actuaciones: la definición del área de servicio en el estudio de carreteras; determinación de las instalaciones y servicios que deban establecerse; aprobación del pliego de condiciones particulares para la ejecución de las obras y pliego de las cláusulas de explotación; por último, resolución del expediente de contratación, de conformidad con las prescripciones de la Ley de contratos de las administraciones públicas.

Para la tramitación citada se hace preciso, lógicamente, definir el área de servicio a través de la redacción de un anteproyecto. La redacción de estos documentos requiere el plazo mínimo de un año y, a partir de su aprobación, con la orden de expropiación de los terrenos por el procedimiento de urgencia, por ser obra de interés público y elemento funcional de la carretera, nuevamente el plazo mínimo de un año.

Para concretar, señor presidente, les diré que las áreas de servicio de O'Corgo y Guitiriz se encuentran en proceso de expropiación de los terrenos, con una prórroga de tres meses para la iniciación de las obras por falta de posesión de los terrenos. También se encuentran en proceso de expropiación de los terrenos las áreas de Coirós y Begonte, en la A-6, con anteproyectos y sin licitar; está prevista su licitación dentro del plazo de seis meses, y no de 18. En la A-52 de las Rías Baixas se ha licitado y adjudicado el área de Ribadavia y está pendiente el inicio de las obras, una vez se disponga de los terrenos a expropiar. Por último, los emplazamientos de las áreas de Taboadela, Monterrei y A Mezquita se encuentran en el trámite de información pública, y es imprevisible en este momento la fecha de su aprobación.

Aunque el Ministerio de Fomento está haciendo lo posible por llevar a cabo los trámites indicados en el menor tiempo posible, hay algunos, como los relativos a información pública, licitación mediante concurso y expropiación, en que hay que respetar los plazos legalmente establecidos, sin que resulte posible obviarlos, por imposición legal. Sabe S.S. perfectamente que no se puede obviar el plazo de un año de información pública, puesto que los ciudadanos y colectivos sociales tienen derecho a alegar lo que a su interés convenga cuando se ven afectados por la ubicación de un área de servicio. Ya sabemos que, por un lado, están los usuarios de las autovías, y por otro los servicios que venían prestando hasta ese momento las vías en uso; el Gobierno deberá decidir en base a los argumentos y no impedirles —como se pretende en esta proposición— ese derecho fundamental por agilizar la dotación de áreas en las autovías. A pesar de ello, el Gobierno está interesado —como he dicho anteriormente— en apurar esos trámites y, sobre todo, en construir las áreas de servicio, por eso se contemplan.

Termino, señor presidente, fijando la posición del Grupo Parlamentario Popular, que será contraria a esta proposición por considerarla anacrónica, puesto que lo que pide ya está establecido. Si no se estuviera tramitando ya la realización de estas áreas de servicio, votaríamos a favor lógicamente, pero en este momento, no sé si porque entró tarde en la Cámara o en la Comisión, la proposición es anacrónica y no votaremos a favor de ella.

El señor **PRESIDENTE**: Ha dejado muy clara su posición, señora Vázquez.

— **SOBRE ELABORACIÓN DE UN PLAN ESPECÍFICO PARA LA CONEXIÓN FERROVIARIA DEL CORREDOR DEL MEDITERRÁNEO CON LA LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD MADRID-BARCELONA-FRONTIERA FRANCESA, EN LA ZONA DE TARRAGONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000463.)**

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos el orden del día con el debate de la proposición número seis, sobre elaboración de un plan específico para la conexión ferroviaria del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa en la zona de Tarragona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

La señora Miralles tiene la palabra.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Esta proposición no de ley entró en el Congreso con fecha 25 de enero de este año y, por tanto, hemos tenido mucho tiempo para poderla retirar si hubiésemos tenido información fehaciente y oficial sobre este asunto. Como no ha sido así, hoy se debate en esta Comisión de Infraestructuras. Esta misma propuesta, o una muy parecida, se debatió en el Parlamento catalán en fechas recientes y fue aprobada por unanimidad.

Dicho esto, a nadie se le escapa que el eje Mediterráneo es uno de los grandes ejes peninsulares. No sólo porque conecta zonas de intensa actividad con vocación exportadora, no sólo porque por él circulan las mercancías que, desde el Magreb, llegan a Francia y al resto de Europa, sino porque a lo largo de este eje se podrán también articular puntos de intermodalidad entre la infraestructura ferroviaria y los puertos de Valencia, Barcelona y Tarragona. Estos puntos de intermodalidad entre el transporte marítimo y el ferroviario son una de las estrategias que apunta el libro blanco del transporte elaborado por la comunidad para poder superar los niveles de congestión existentes en las redes viarias de alta capacidad.

A pesar de todos los elementos positivos de este eje peninsular, en este momento no aparece en el mapa del Ministerio de Fomento. Parece como si el Ministerio de Fomento no apostara por la alta velocidad en el eje del Mediterráneo. Además, en este eje está la zona de Tarragona por donde, como punto natural de conexión entre este eje costero y el del Ebro, podría unirse la alta velocidad que viene desde Zaragoza hasta la estación de Perafort, y que seguirá hasta Barcelona, con la línea de alta velocidad que podría discurrir por el eje costero. Esta idea estaba sobre la mesa, pero sólo en forma de idea, y no sabemos si el Ministerio de Fomento la hará realidad.

Por todo ello, planteamos que el Ministerio de Fomento tenga en cuenta la importancia de este eje y

que nos informe sobre qué piensa hacer de esta línea de alta velocidad en el eje del Mediterráneo.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Yo tengo mucho... (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Sedó. Señorías, ¿quieren guardar silencio, por favor? El señor Sedó no puede explicarnos lo que tiene que decir y tenemos mucho interés en escucharle. Siga usted, señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: La proponente nos dice dos o tres cosas previas. Nos dice que hace mucho tiempo que hubiesen podido retirar esta proposición no de ley. Supongo que lo dice porque, antes de iniciarse la reunión, le he comentado que sería interesante que la pudiesen retirar, explicándole los motivos. Ya que no puede ser así y persisten en defenderla, quiero añadir que ha habido muchas reuniones de la Comisión y que esta proposición no de ley no ha sido prioritaria.

Nos dice también la proponente que, en el Parlamento catalán, hubo una proposición análoga votada por todos los grupos, y lógicamente por el nuestro. Pero todo tiene su tempo y el de esta proposición no de ley está superado porque se nos habla de que se realice un proyecto. Ahora no se nos pide esto, sino que el ministerio informe, que es distinto a lo que se insta en la proposición no de ley, sobre la alta velocidad entre Castellón y Barcelona, tampoco es entre Castellón y Barcelona.

Hay más que suficiente documentación, incluso de la anterior legislatura, porque da la casualidad de que el secretario de Estado que estaba entonces, señor Vilalta, era natural de Reus, la señora proponente en aquellos momentos era responsable en el Ayuntamiento de Reus de temas de urbanismo y yo como diputado de la misma ciudad de Reus conocemos toda esta temática que está en marcha. Ya se hablaba entonces de lo que tenía que hacerse. Por tanto, no puede decirse que se realice un proyecto porque ya sabemos que está en marcha. Incluso no hace mucho se efectuó una visita a la zona del propio alcalde de Reus, que es uno de los máximos promotores de toda la organización en el entorno de lo que llamamos Camp de Tarragona, junto con el Alcalde de Tarragona —el Alcalde de Reus es socialista y el Alcalde de Tarragona es de nuestro grupo—, y demás alcaldes y miembros de instituciones de ámbito local y en estos momentos se está a la espera.

En todo caso, lo que sí podíamos pedir sería que el ministerio acelere lo que dijeron el propio ministro y el secretario de Estado, que figura en el «Diario de Sesiones», en el sentido de que el estudio informativo de todo lo que hoy se pide aquí estaría listo en un par de

meses, plazo que venció en septiembre u octubre. Por tanto, lo que deberíamos pedir es que se acelerara todo este tema.

Creo que en estos momentos votar esta proposición no de ley, cuando todo ello ya está prácticamente en marcha, es absurdo. Lo que sí tenemos muy claro es que dentro de poco tendremos toda la documentación, y que discutiremos en torno a este enlace del corredor que no es del Ebro, sino del Mediterráneo, que es la línea Valencia-Tarragona-Barcelona, que tiene que enlazar en la zona de Vilaseca, muy cerca del aeropuerto de Reus —y ahí es posible hacer una actuación— con la línea de alta velocidad que viene desde Madrid-Zaragoza-Lleida-Barcelona y en Tarragona tiene su parada en la estación de Perafort. Todo esto está prácticamente en marcha. Por tanto, nosotros no vamos a votar a favor para no interferir en el trabajo que se está haciendo. También tendría que hacer mención a que si tanto interés hay en que esto se ecele, me hubiese gustado ver en las enmiendas a los presupuestos generales del Estado alguna partida, de la misma manera que había para líneas de alta velocidad en Pamplona o en Teruel-Zaragoza o en otras zonas. Para la línea Castellón-Tarragona-Barcelona no había enmiendas por parte del Grupo Socialista. En realidad lo que importa es que todo este trabajo que se pide en esta proposición no de ley, que se pidió en su momento por el Parlament de Catalunya, está en marcha, por lo que en este momento hubiese sido muy oportuno explicarlo y retirarla. Como no es así, nuestro grupo no va a apoyarla.

El señor **PRESIDENTE**: Por parte del Grupo Popular, el señor Bertomeu tiene la palabra.

El señor **BERTOMEU BERTOMEU**: Señor presidente, señorías, el Grupo Parlamentario Popular es consciente de la importancia que tiene el arco del Mediterráneo como corredor natural de comunicaciones, desde Murcia hasta la conexión con nuestro país vecino francés. De igual forma somos conscientes de la necesidad de la puesta en funcionamiento de la red de alta velocidad de ancho internacional entre Valencia y Tarragona, que enlace con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona. Es verdad que actualmente las ciudades de Castellón, Tortosa, Reus y Tarragona sufren un desequilibrio en sus vías de comunicación, comparado con la red nacional, principalmente las dos primeras, pero esto es debido a la política de infraestructuras llevada a cabo por los anteriores gobiernos.

De las acciones que se están llevando a cabo actualmente, se puede comprobar que el Gobierno está dispuesto a subsanar estas deficiencias y es de su interés dotar de las correspondientes vías de comunicación a una zona que es el eje vertebrador de varias comunidades autónomas, como es el corredor del Mediterráneo.

El Gobierno del Partido Popular tiene actualmente en estudio el posible desdoblamiento de la N-340 o la alternativa de una autovía paralela a la misma y a la autopista A-7, desde Castellón a Hospitalet del Infante. Ha puesto en funcionamiento la variante entre Altafulla y Torredembarra. También se ha abierto la circulación de las variantes de Santa Margarita y Monjos. Se ha mejorado parte de la N-340 a la altura del Ordal. Existen en estos momentos tres proyectos de licitación del tramo entre Hospitalet y Vilaseca, y uno que está a punto de salir a licitación. Se está ejecutando el tramo de la variante de Vilaseca a Tarragona. Se encuentra en licitación la redacción del segundo proyecto del cinturón de Tarragona. O sea, que el desequilibrio existente en el arco Mediterráneo cada día es menos debido a las acciones que existen y que se están realizando por parte del Gobierno.

La proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista para la elaboración de un plan específico, coincidiendo en que por parte del Ministerio de Fomento se está realizando actualmente el estudio para la conexión del corredor del Mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Zaragoza-Barcelona-frontera francesa, no parece que sea el momento más oportuno, ya que una vez finalizado dicho estudio, de acuerdo con la legislación vigente, deberá ser sometido a información oficial y pública, y tras las alegaciones recibidas durante este periodo será enviado al Ministerio de Medio Ambiente para que formule la declaración de impacto ambiental, lo que permitirá a partir de este momento la aprobación del trazado y realizar los proyectos constructivos necesarios para la ejecución de las obras.

En consecuencia, el Ministerio de Fomento está llevando a cabo las actuaciones necesarias para, de acuerdo con la legislación, definir el trazado de esta conexión. Como es lógico se deberá proceder a la modificación del ancho entre Castellón y Tarragona, pero eso el Gobierno tiene previsto que se realice cuando pueda existir continuidad en el ancho desde Castellón hacia Valencia y desde Tarragona a Barcelona.

Teniendo en cuenta las gestiones que se están llevando a cabo por parte del Gobierno, con todo lo anteriormente expuesto el Grupo Popular va a votar en contra de esta proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

— **RELATIVA AL REFUERZO DEL SERVICIO DE LOS TRENES SEMIDIRECTOS CIVIS EN LA LÍNEA DE CERCANÍAS C-2 MADRID-GUADALAJARA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000481.)**

El señor **PRESIDENTE:** Terminado el debate de esta proposición no de ley, pasamos a la siguiente, relativa al refuerzo del servicio de los trenes semidirectos

CIVIS en la línea de cercanías C-2 Madrid-Guadalajara, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista, y para cuya defensa tiene la palabra el señor García Brea.

El señor **GARCÍA BREVA:** Intervengo muy brevemente para pedir al presidente que esta proposición no de ley no se debata ni se vote, dado que la proposición se presentó en el mes de febrero, precisamente a raíz de que diciembre del año 2000 RENFE puso en marcha ya dos unidades de trenes semidirectos desde Guadalajara hasta Madrid, pero no las dos unidades de regreso correspondientes. Nosotros presentamos la proposición no de ley en el mes de febrero, pero hemos comprobado que en el mes de septiembre u octubre RENFE ha puesto esas dos unidades de regreso desde Madrid a Guadalajara, con lo cual el objetivo de la proposición no de ley se ha cumplido por RENFE y en este caso nos queda simplemente dejar constancia de este hecho y decir que la petición que hacíamos en febrero se ha cumplido ya.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Ningún portavoz quiere intervenir al respecto? **(Pausa.)** Señora Guarinos, le ruego brevedad. Si el señor García Brea o el portavoz de su grupo la hubieran retirado anteriormente, no hubiéramos dado lugar al debate, pero ahora los portavoces tienen un turno también de intervención.

La señora **GUARINOS LÓPEZ:** Con mucha brevedad, señor presidente.

Entendemos lógica, desde este grupo, la retirada de la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Socialista por todo aquello que ya ha dicho el señor García Brea, porque es extemporánea, es decir, es un hecho aquello a lo que se insta al Gobierno porque ya está hecho. Obviamente, estas unidades están establecidas desde el 1 de octubre, y quiero señalar que no hay solamente dos, como en principio solicitaban en la proposición no de ley presentada, sino que el número de trenes CIVIS de regreso que se ha puesto en marcha por parte de la compañía ferroviaria RENFE es de cuatro. Por tanto, queremos agradecer desde nuestro grupo a la compañía ferroviaria que haya puesto en funcionamiento este nuevo servicio. Lamentamos que esta proposición no de ley no se haya debatido antes, pero entendemos que obedece a que por parte del grupo proponente no se le ha dado a lo mejor la prioridad que debería haber tenido en las reuniones de la Mesa y portavoces.

Simplemente quiero agradecer el esfuerzo que RENFE está realizando mediante la implantación de estos trenes semidirectos CIVIS en la línea C-2, ya que va a mejorar claramente su utilidad y, desde luego, la comodidad para todos aquellos usuarios que bien por razones educativas, laborales o profesionales tienen que desplazarse diariamente desde Guadalajara a Madrid y posteriormente regresar a Guadalajara desde Madrid.

— **RELATIVA A LA NECESIDAD DE MEJORAR LA SEGURIDAD DEL TRÁFICO MARÍTIMO EN LAS COSTAS DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000595.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos al debate de la proposición número 8, relativa a la necesidad de mejorar la seguridad del tráfico marítimo en las costas de Galicia. Es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Empezaré por justificar brevemente la propuesta que formulamos en nuestra proposición no de ley, utilizando exclusivamente los datos de tráfico marítimo en la zona de Fisterra del año 2000, que son elocuentes por sí solos no solamente por la cantidad, sino por el número de siniestros que acontecen en la zona. Un aspecto fundamental del tráfico con la Europa industrializada lo constituyen los 44.568 mercantes que pasan por las costas de Fisterra, es decir, más o menos un tráfico diario de 122 mercantes. La proporción de mercantes que navegan con mercancías peligrosas llega a representar prácticamente el 30 por ciento de esta cantidad, unos 13.000 barcos al año, lo que equivaldría a decir a 36 por día. Pero lo que es más grave es el grado de siniestralidad que se da en estas costas. Hay nombres emblemáticos en lo que se refiere a mareas negras, es decir, a contaminación por hidrocarburos, como puede ser el caso del *Urkiola* o *Mar Egeo*, que provocaron pavor en la costa, aún hoy en día no suficientemente esclarecidos en cuanto a mercancía que llevaban, como fue el caso de *El Casón*, o en el año 2001, en el que estamos, accidentes gravísimos que pudieron provocar no solamente la alarma social que causaron, sino una catástrofe de consecuencias imprevisibles, como fue el caso del gasero argelino con 55.000 toneladas de gas natural a la deriva y que se llegó a aproximar a tres millas de la costa. Tal es así que incluso la Dirección General de la Marina Mercante tuvo que reconocer los errores de cálculo y los retrasos en la actuación de las operaciones de emergencia, lo que conllevó la destitución del director de Salvamento Marítimo y del responsable de Remolques Marítimos, sociedad anónima. Pero podríamos aludir a los muchísimos naufragios de pesqueros gallegos con elevado número de muertos, incluso al choque de un carguero con fosfatos contra un petrolero en lastre. Todo el mundo sabe las consecuencias que se habrían derivado no solamente por la inexplicable proximidad a la costa, sino también por el tipo de carga que llevaban. Todo esto nos lleva a considerar que los dispositivos de seguridad, en cuanto a alejamiento de la costa, no son los adecuados.

En el año 1990 el dispositivo de seguridad consistía en 8 millas en relación con la costa, con lo cual la inmensa parte de la pesca, prácticamente 350 barcos

y 3.850 marineros, se veían continuamente asediados o prácticamente en zona de peligro, puesto que trabajaban en los cantiles por los que transcurrían los barcos. Esto llevó a la ampliación del dispositivo de seguridad a 21,4 millas en concreto, con autorización de la OMI. Así se estableció a partir del 4 de mayo de 1994. De todas maneras, después de la experiencia de todos estos años, se viene comprobando que el tráfico sigue transcurriendo en concreto por una zona de caladeros donde trabajan 110 barcos y 1.000 pescadores, y la propia Administración del Estado reconoce, además, que la infracción de la zona de separación es bastante elevada. En concreto, el número de expedientes abiertos por infracción, no solamente el número de los que realmente infringen la norma, alcanzó en el año 2000 a 34 buques.

Si además se constata que existen vertidos contaminantes no solamente en alta mar, cuando pasan los buques haciendo la limpieza de sentinas con total impunidad, sino incluso en puertos, como se comprobó durante el año 2001 en el caso de Riveira —hay varias preguntas al efecto formuladas por este diputado—, en el caso de A Coruña o en el caso de Ferrol, todo esto nos lleva a que presentemos esta proposición no de ley. Como SS.SS. comprueban, hay una parte que va dedicada a la seguridad en la navegación, que es el punto 1. Lo que se propone, conforme a la petición de las cofradías de pescadores de la zona de A Costa da Morte, es prolongar el dispositivo de seguridad a 23 millas para que no se pase ya por ninguna zona de pesca y, por tanto, no se vean afectados los marineros y los buques en estos caladeros. Después hay unas medidas destinadas a la prevención de siniestros. En concreto en el punto 3 se pide la mejora de la seguridad de tráfico marítimo en la zona, con adaptación de más medios materiales y humanos a la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo para poder realizar debidamente las labores de prevención, de control y de lucha contra la contaminación. El punto 4 está destinado a que el organigrama de las administraciones esté perfectamente coordinado y sea coherente de tal manera que se puedan utilizar de la mejor manera los medios de la Xunta de Galicia y los de la Dirección General de la Marina Mercante. El punto 2 se refiere a la inspección y control de buques que pasan por el dispositivo de seguridad en cuanto al cumplimiento estricto de las normas medioambientales en sus actividades de limpieza y las conexiones de seguridad. Quiero hacer especial hincapié en este aspecto porque es una comprobación constante, incluso de los visitantes a las playas, ver que se actúa con total impunidad en las costas de Galicia a este respecto a pesar del control del tráfico marítimo.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, en nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Nosotros vamos a votar a favor de esta proposición no de ley por cuanto los cuatro puntos que se nos someten a consideración ponen de manifiesto la preocupación del Bloque Nacionalista Galego por la lucha contra la contaminación y por el incremento de la seguridad en la mar. Lo hacemos aun cuando podamos diferir en algunos de los integrantes de la exposición de motivos, pero como todo es discutible, por la premura de tiempo no vamos a entrar en este tema.

La Administración española hoy se caracteriza, a través del Ministerio de Fomento, por tener una escasísima sensibilidad hacia el mantenimiento de nuestros puertos, hacia la seguridad marítima, hacia el control en la navegación en nuestras aguas. Esto se demuestra con los contenidos de los presupuestos generales del Estado. No logramos entender la escasísima dotación presupuestaria, un 2 por ciento con la que se incrementa las partidas de que dispone la Sociedad Estatal de Salvamento Marítimo o la Sociedad Remolques Marítimos, es decir, todos los medios al servicio de la lucha contra la contaminación, de la defensa de la vida en la mar. Hay infinidad de convenios internacionales —el convenio SOLAS, que vincula al Gobierno español en lo que se refiere a seguridad marítima y salvamento en la mar—, así como gran cantidad de incumplimientos que se producen en nuestras aguas, no solamente en aguas próximas al litoral gallego, sino en aguas del Estrecho, donde el tráfico es espectacular, o en el propio Mediterráneo.

Les voy a dar un dato, señorías, que no tiene nada que ver de forma directa con esta propuesta, pero que se enmarca en el planteamiento general. Son decenas las empresas dedicadas a cruceros turísticos, con barcos de alto porte, que, como consecuencia de los incumplimientos en materia de seguridad en los puertos españoles, han tomado la decisión de dejar de operar en puertos españoles muy relevantes. Este tema no se vincula, si bien es cierto de forma directa, con el planteamiento que ha hecho el señor Rodríguez y que recoge su exposición de motivos, pero se enmarca en un debilitamiento experimentado por la Dirección General de Marina Mercante, en un incumplimiento de los contenidos de los convenios internacionales y en un incumplimiento de las normas dictadas por la Organización Marítima Internacional. Por ello, como se trata de una proposición no de ley que marca una actitud política de preocupación hacia ese sector, el Grupo Parlamentario Socialista, sin entrar en más consideraciones, votará a favor de esta proposición en sus cuatro puntos.

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

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ**: Señorías, en principio, quiero decir que discrepo frontalmente de la

gratuita opinión del señor Segura cuando dice que el Gobierno y las comunidades autónomas no están dispuestos a apoyar ni a mejorar el salvamento marítimo. Se viene haciendo constantemente. Recientemente se ha creado el centro de salvamento; por ejemplo, en la zona de Galicia se están cambiando constantemente unidades de navegación. Por tanto, queremos decirle que es una preocupación no solamente del Gobierno central, sino de todas las comunidades autónomas que están vinculadas con el tema de la mar.

Hablando ya de la proposición no de ley que presenta el Grupo Mixto por mediación del Bloque Nacionalista Galego, queremos decir que nos oponemos al primer punto porque la propuesta es prácticamente inviable. Desde 1970 había tres corredores, por decirlo de alguna manera, habilitados. En 1987 se hizo un nuevo borrador, que se puso en funcionamiento en 1990, y uno de esos tres corredores, precisamente el destinado a los buques que transportaban sustancias peligrosas, fue modificado porque estaba invadiendo las zonas pesqueras. A partir de 1994, dos de los tres corredores, los que quedaban, se han trasladado a más de 10 millas, lo máximo que se podía, teniendo en cuenta la operatividad de las unidades en tierra y de los radares instalados o que se puedan instalar en tierra; alejarlos más sería contraproducente porque esos radares no tendrían funcionalidad. Por eso decimos que no sería operativo lo que proponen, independientemente de que perjudicaríamos a los puertos de La Coruña y de Ferrol cuando sus tráficos tuvieran que dirigirse hacia el sur, hacia Portugal o hacia las zonas americanas. No cabe la menor duda de que el Ministerio de Fomento ha mejorado sustancialmente las zonas y últimamente —desde 1994 hasta la fecha— no se tiene conocimiento de que hubiese ningún abordaje de buques pesqueros por buques mercantes en estas zonas. Sé que el señor Rodríguez está muy preocupado con la contaminación, como podemos estarlo todos los portavoces, pero hay asuntos que se sacan a colación sin tener por qué. Por ejemplo, los accidentes del *Urquiola* o el *Mar Egeo*, como sabe S.S., han sido simple y llanamente por despistes humanos y no por asuntos relacionados con la seguridad. Por tanto, repito, no podemos aceptar el primer punto porque lo que proponen no es operativo.

En cuanto a las inspecciones de los buques, S.S. saben que es preocupación del Gobierno que sea posible la inspección de los barcos que recalán en nuestros puertos. Recientemente se ha llegado a un entendimiento entre el Gobierno español y el Gobierno de Gran Bretaña e Irlanda para que los barcos pesqueros que descarguen su pescado en puertos españoles puedan sufrir las mismas inspecciones que sufren los barcos españoles. En 1999 se han inspeccionado 6.083 barcos españoles y en el año 2000, 6.087; y en cuanto a barcos extranjeros, 347 y 370 respectivamente. Es decir, que nos preocupa que los barcos españoles y extranjeros cumplan con las medidas de seguridad y

con las relativas a la contaminación. Recientemente se ha puesto en marcha la normativa de que no puedan atracar en puertos españoles los petroleros que no tengan doble casco, precisamente para evitar la contaminación; lógicamente, esto es para barcos que se estén construyendo a partir de ahora, los anteriores ya no tienen ningún tipo de solución. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la presidencia.)**

Sobre las propuestas tercera y cuarta, diré que la labor del Servicio de Salvamento está mejorando día a día, como le comentaba antes al señor Segura. Tenemos un plan, incluido en el Plan Nacional de Servicios Especiales para el salvamento de la vida humana en el mar y medio marítimo, en vigor desde 1998 hasta el año 2001 y ahora estamos con el borrador de un nuevo plan para los próximos cuatro años. Con respecto a la lucha contra la contaminación, en el año 2000 se inspeccionaron 44.561 barcos y se cursaron 44 denuncias, y en el año 1999 se inspeccionaron 41.829 barcos, con un total de 52 infracciones por contaminación. Este año, hasta el mes de marzo —son los datos que tenemos— hay 8 infracciones por contaminación. El despliegue de unidades de intervención rápida en la costa gallega está siendo sensiblemente mejorado. Recientemente se ha puesto en funcionamiento una nueva unidad de 20 metros de eslora en Camariñas y seguimos con la sustitución de las unidades de 15 metros por otras nuevas de 20 metros. Por tanto, repetimos que el Gobierno central está mejorando continuamente en el tema del salvamento marítimo y las medidas de seguridad en la mar. Además, no le quepa duda de que la coordinación entre la Administración central y las comunidades autónomas está siendo claramente positiva, y de forma especial con la Comunidad Autónoma de Galicia.

— **PARA EL DESARROLLO DE UN PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS EN GALICIA QUE EVITE LA REPETICIÓN DE LOS DAÑOS CAUSADOS POR FENÓMENOS NATURALES COMO LAS RIADAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000673.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la siguiente proposición no de ley del orden del día, la que figura con el número 9: para el desarrollo de un plan estratégico de infraestructuras en Galicia que evite la repetición de los daños causados por fenómenos naturales como las riadas. El autor es el Grupo Parlamentario Socialista.

Para fijar la posición, tiene la palabra su portavoz, el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Con fecha 22 de marzo, es decir, hace ya tiempo, presentamos una proposición no de ley que tenía por objeto desarrollar

un plan estratégico de infraestructuras en Galicia para zonas, cuencas, concellos, que evite la repetición de los daños causados por los fenómenos naturales más frecuentes, como es el caso de las riadas. Pensábamos también que había que dotarlo económicamente en los Presupuestos Generales del Estado del año 2002 y que asimismo había que dotar económicamente un proyecto urgente de catalogación de las obras e infraestructuras necesarias.

Señorías, cuando empezó el mes de octubre temí que volviese a repetirse lo que pasó el año pasado. Los primeros días de octubre fueron de ciertos temporales y nos recordaban lo que Galicia fue este año: protagonista a causa de la violencia de los temporales, que se convirtieron en noticia habitual y sobre todo en preocupación constante. Alguien recordó incluso que aquello, en vez de partes meteorológicos parecían partes de guerra, precisamente por la fuerza devastadora de los fenómenos naturales, que no encuentran más que tímidas respuestas por parte de la Administración. Los nombres de las zonas afectadas se repetían temporal tras temporal: la cuenca del Limia, Terriumia, Cambre, Támega, Miño, Miñor. Por otro lado, estaba el problema de la flota de bajura, que estaba amarrada, los aeropuertos y los puertos se cerraron; hubo desprendimientos, cortes de carretera, afectó a los ferrocarriles, hubo anegamientos de fincas, de naves industriales, desastres en explotaciones ganaderas. Para que se hagan idea, según el Instituto Nacional de Meteorología, en el último trimestre del año 2000 cayeron en Galicia más de 600 litros por metro cuadrado, cuando la media anual es de 770 litros por metro cuadrado. El observatorio astronómico Ramón María Aller señaló que entre el 12 de noviembre y el 12 de diciembre del año 2000 hubo 31 días de lluvia en La Coruña, 30 días en Santiago y Ferrol, 29 en Pontevedra, 28 en Vigo, 27 en Lugo y 26 en Ourense. Se ha tratado en diversos debates el problema de los temporales. Conocemos que los daños evaluados oficialmente hasta marzo se valoran en más de 45.000 millones. Se ha puesto en marcha un decreto sobre medidas de ayuda y hemos visto alguna manifestación, como la de don Manuel Fraga, en la que decía que se mostraría satisfecho con una ayuda de 1.000 millones de pesetas por parte de la Administración estatal. Hasta se negó el voto por el Partido Popular a las ayudas solicitadas por este diputado y por otros grupos para paliar los daños. Las condiciones meteorológicas ponen en evidencia que las sorpresas no existen en Galicia, porque las consecuencias de los temporales son fácilmente previsibles cuando los poderes públicos no organizan ninguna defensa para adecuar el medio a las condiciones meteorológicas, que sólo son beneficiosas económicamente para las empresas eléctricas y eólicas. De poco van a servir las cantidades aportadas para sufragar las pérdidas pues en el futuro, si se repiten las causas, tendremos los mismos efectos en el caso de la pesca, en el marisqueo, la agricultura y la indus-

tria, porque los destrozos son inversamente proporcionales a la infraestructura adecuada, máxime cuando muchas veces ocurren en ayuntamientos, en concellos, con presupuestos muy limitados. Ésa es la razón última de esta proposición no de ley.

La valoración de los daños constituye una recopilación de valoraciones de diversos organismos. Esas valoraciones, tras ser analizadas por una comisión que se constituyó al efecto y que integraban la Delegación del Gobierno en Galicia, la comunidad autónoma, las cuatro diputaciones provinciales y la Federación Gallega de Municipios y Provincias, fueron comunicadas por la Delegación del Gobierno al ministro del Interior, al objeto de servir para la elaboración del Real Decreto 6/2001. Curiosamente, los bienes de titularidad estatal en la provincia de Pontevedra sufrieron unos daños evaluados en 447 millones de pesetas; en la provincia de Lugo, de 46 millones; en la provincia de La Coruña, de 362 millones, y en la provincia de Ourense de 390 millones. A esto hay que añadir, cosa curiosa, que esta orden fue completada con diversos municipios. No quiero entrar en la relación de daños, por que ya se ha hecho otras veces, pero sí quiero señalar que, según respuesta del propio Gobierno, las obras de emergencia acometidas en Galicia por la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente para paliar los daños provocados por el temporal en los últimos meses son, en la provincia de A Coruña, obras de emergencia en las playas de Cedeira y de O Conchido; en Pontevedra se reparó un muro y rampa en Boeu. Podemos hacer una valoración y un recuento de todas las obras que se han hecho sólo en las provincias de A Coruña y Pontevedra, excluyendo, por supuesto, la zona de Lugo y la zona de Ourense. Lo curioso del caso es que sólo son 174 millones invertidos en obras, que lógicamente no sirven para prevenir ninguna posibilidad de futuro.

Nosotros tenemos claro que se necesitan abrir líneas de investigación sobre este tipo de fenómenos naturales. Las perturbaciones como las riadas e incluso las sequías requieren la elaboración de una cartografía y de sistemas de información geográfica precisamente para su prevención, pero al margen de esto necesitan una serie de infraestructuras que es lógico, necesario y yo creo que hasta justo que se pongan en marcha, dada la serie continuada de años en los que se van produciendo estos hechos y la serie continuada de años en los que se van repitiendo las consecuencias. Por ello solicitamos el voto afirmativo de los diferentes grupos para que se apruebe esta proposición no de ley.

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

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Señor presidente, solamente quiero expresar el voto afirmativo del

Bloque Nacionalista Galego a esta iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Tiene la palabra el señor Delgado, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **DELGADO ARCE**: Señorías, con fecha 22 de marzo se presentó la proposición no de ley que estamos discutiendo en este momento. Por tanto se ha quedado desfasada puesto que con posterioridad, el 6 de abril, el Real Decreto-ley 6/2001 adoptó medidas para reparar los daños causados por las lluvias y temporales acaecidos en Galicia desde los últimos días de octubre de 2000 hasta finales del mes de enero de 2001. Esos daños muy cuantiosos fueron provocados por unos temporales que no se recordaban en muchos años en Galicia; fueron unas inclemencias imprevisibles, como otras muchas que se han venido produciendo a partir de esa fecha en distintos lugares del Estado español. Han sido pavorosas las imágenes, muy recientes, de los acontecidos en Baleares o en la costa catalana. Es lo cierto que el conjunto de actuaciones desplegadas, tanto para paliar los daños derivados de estos temporales como las planificaciones de infraestructuras que en este momento existen, presentan un panorama bien distinto en orden a abordar la problemática general de las infraestructuras y de los encauzamientos, fundamentalmente de ríos y de cauces, que es el objeto de esta proposición no de ley.

Tanto el Ministerio de Fomento como el Ministerio de Medio Ambiente tienen planificado en sus presupuestos generales para el próximo año 2002 un conjunto de actuaciones tendentes a dar solución a estos problemas. Pero ello no se hace desde una perspectiva descoordinada con la Administración autonómica sino que se hace justamente en una perspectiva coordinada con la Xunta de Galicia puesto que la mayoría de estas actuaciones afecta a obras que no son de interés general; algunas sí lo son. En concreto, muy recientemente ha sido presentado en Galicia el plan director de infraestructuras de Galicia 2001/2010, que contempla una inversión de más de 21.000 millones de pesetas, de los cuales la Xunta de Galicia, con competencias en la materia, aportará 14.400 millones y el Ministerio de Medio Ambiente 6.790 millones de pesetas. Esto se concreta en las actuaciones que, por la premura de tiempo, voy a desmenuzar mínimamente en esta intervención. Buscan mejorar, mantener y restaurar hidrológica y ambientalmente ríos y aguas continentales; buscan aplicar medidas preventivas incluidas en el marco de la planificación, que reduzcan en lo posible los daños derivados de las inundaciones; buscan combinar equilibradamente las condiciones de estabilidad estructural y capacidad de desaguar con la recuperación y la regeneración del entorno ribereño natural y buscan también contribuir y garantizar la protección del patri-

monio natural y la seguridad de los ciudadanos. Como actuaciones más importantes estaría la ordenación hidráulica del río Saren, Bertamirans, Padrón y Rois, una zona en la que se dan importantes inundaciones; allí se van a ejecutar obras por valor de 2.175 millones de pesetas, además de las que ya se están ejecutando en este momento. La ordenación hidráulica del río Mero, obra de interés general por parte del Estado, que supone acometer unas importantes obras hidráulicas en el río, entre el embalse de Cecebre y su desembocadura en la ría del Burgo; aquí estamos hablando de 2.700 millones de pesetas. Otras obras importantes son las que se están ejecutando y se van a ejecutar en el río Miño entre los puentes de Ourense, donde se invertirán 800 millones de pesetas, y todo lo que es el acondicionamiento de los ríos Barbaña y Miño, también en Ourense, por importe de 3.200 millones de pesetas. Por lo que se refiere a los problemas de inundaciones que se plantean en el ayuntamiento de Valga, también se prevén obras de encauzamiento y de limpieza, dragado y ensanchamiento de diversas zonas del río Valga y de sus afluentes, por importe de 195 millones de pesetas. Además de una limpieza general de todo lo que son los lechos de los ríos en la cuenca Galicia costa, en lo que se va a invertir, en conjunto, 2.800 millones de pesetas.

Con todas estas obras de infraestructuras que están perfectamente planificadas entre la Administración autonómica y la Administración central se espera poder paliar en lo posible los daños derivados de unas inundaciones y de unos fenómenos meteorológicos que desde luego el Partido Popular no está en condiciones de impedir; por el momento no controlamos las inclemencias climatológicas, ni por otra parte lo pretendemos, pero lo que no se puede impedir es que los agentes naturales, en ciertas ocasiones, desborden todas las previsiones. Las obras y actuaciones para superar los problemas que se plantearon durante los pasados temporales han sido importantes y ya se ha producido la resolución de muchos de los problemas que se dieron. Los ciudadanos de Galicia apreciaron muy diligentemente que el Gobierno central y la Xunta de Galicia actuaran coordinadamente en la resolución de los mismos y hace muy poco obtuvimos la respuesta de los ciudadanos.

Entendemos que no procede aceptar esta proposición no de ley porque existe ya una planificación de infraestructuras para un horizonte amplio, tanto de la Comunidad Autónoma de Galicia como del Ministerio de Fomento y del Ministerio de Medio Ambiente.

— **RELATIVA A LA PROBLEMÁTICA DEL SERVICIO DE CORREOS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000718.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la siguiente proposición no de ley, relativa a

la problemática del servicio de Correos en la provincia de Alicante, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. En su nombre, tiene la palabra el señor González Serna.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Señorías, el Grupo Socialista trae esta proposición no de ley con el objetivo de mandar al Gobierno a normalizar una grave situación en la provincia de Alicante. El correo es un servicio público, es un instrumento importante para la comunicación y a la vez es un elemento de cohesión social. Así lo reconoce la Unión Europea y las normativas españolas. Sin embargo, el Gobierno se ha olvidado de que es un servicio público y de que tiene la obligación de cumplir las directivas europeas y las normas propias de nuestro país.

Señor presidente, la calidad del servicio postal universal es una de las principales preocupaciones de la Directiva comunitaria 97/67. La Ley española 24/1998, del servicio postal universal, establece en su artículo 17 las obligaciones de Correos y Telégrafos en relación con la calidad de los servicios. La Directiva 97/67 del Parlamento de Europa, de 15 de diciembre, en su artículo 3 —si me lo permiten voy a leerlo— punto 1, dice: Los Estados miembros garantizarán a los usuarios el derecho a un servicio universal que corresponda a una oferta de servicios postales de calidad determinada prestados de forma permanente en todos los puntos del territorio a precios asequibles a todos los usuarios. El punto 3 establece: Los Estados miembros velarán porque el o los proveedores del servicio universal garanticen todos los días laborables y por lo menos cinco días por semana. La Ley 24/1998, de 13 de julio, del servicio postal universal y de liberalización de los servicios postales, viene a establecer lo mismo en su artículo 17; al hablar de las obligaciones del prestador del servicio, en un párrafo de su punto 2 dice: En todo caso, se exigirá al menos una recogida en los puntos de acceso que se determinen y una entrega en la dirección postal de cada persona, física o jurídica, todos los días laborables y como mínimo cinco días a la semana.

Dicho esto, queremos hacer constar y dejar claro que Correos no funciona en la provincia de Alicante. Los socialistas, a través de esta iniciativa parlamentaria, a través de esta proposición no de ley, queremos que el Gobierno reaccione y normalice la lamentable situación que están sufriendo los alicantinos y sus visitantes. En primer lugar, lo están sufriendo los trabajadores de Correos por las duras políticas de personal de la empresa, con unas plantillas escasas y que disminuyen constantemente, falta de gente para sustituciones y principalmente falta de una plantilla volante entrenada para hacer frente a las alteraciones que puedan producirse en la plantilla. No se puede dejar, señorías, el primer día a un cartero sin experiencia y solo en un distrito, porque seguramente no podrá cumplir con su trabajo, no podrá terminarlo. También lo están sufriendo

los ciudadanos de las zonas afectadas; se ven impotentes ante el abandono de Correos. Les sugiero que hagan la prueba de solicitar una hoja de reclamaciones en cualquier oficina de Correos de la provincia de Alicante y comprobarán que es toda una aventura. Señorías, los ayuntamientos no tienen competencias, pero a la vez se encuentran incapaces de solucionarlo ante la cantidad de quejas que reciben de los ciudadanos y muy especialmente de los turistas. Lo están sufriendo las empresas, porque pierden parte de sus comunicaciones o llegan tarde, implicando demoras en solucionar problemas propios de su actividad y pérdidas económicas constantes, y lo están sufriendo los turistas y los ciudadanos asentados en la zona; piensan que somos el hazmerreír de Europa y comentan que en España ni siquiera el correo va bien.

Señor presidente, en la comparecencia del director general ante esta Comisión, que tuvo lugar aproximadamente en mayo de este año, en la que nos daba cuenta de un resumen del plan estratégico que de forma pomposa había presentado públicamente meses antes, nosotros le comunicamos que Correos no funcionaba y le trasladábamos nuestra profunda preocupación, pero hasta la fecha no nos han hecho caso. Señoría, cuánto nos costaría aquella pomposa presentación del plan estratégico y sin embargo, a fecha de hoy no ha servido absolutamente para nada, si no, que se lo pregunten a los ciudadanos alicantinos. Que en el siglo XXI una provincia tan dinámica y tan emprendedora como es Alicante siga teniendo graves problemas para enviar o recibir una carta, una comunicación del seguro del coche, el recordatorio de la Dirección General de Tráfico para renovar el carnet de conducir o algo más sencillo como la invitación de alguna sociedad para asistir a una conferencia o una invitación para ir a la próxima manifestación que habrá contra la ley de universidades, seguramente parece anacrónico pero es absolutamente cierto. En Alicante, la correspondencia no se sabe cuándo llega, puede ser que tarde 15 días, un mes o quién sabe. En cualquier caso, aconsejamos que nadie confíe en el servicio que en estos momentos está prestando la empresa de Correos.

Existen denuncias de ayuntamientos, de vecinos, de responsables de colectivos, hay denuncias del día, del mes o de la localidad que se quiera. Al menos me van a permitir que les enumere algunas. En Orihuela, vega baja, se denuncian retrasos de más de 20 días en el reparto. El señor Marcos Senén, propietario de una pizzería en la calle Zoa, asegura que la correspondencia le llega en bloque cada veintitantos días y que el retraso de la correspondencia le supone en muchas ocasiones una pérdida de dinero de la que Correos no le resarce. Algunos usuarios que ayer aguardaban más de 30 minutos comentaban que el reparto de la correspondencia en sus urbanizaciones se hacía una vez al mes. Uno de los trabajadores del reparto denunciaba la escasez de personal que sufre la estafeta. Un sindicato —el

CSIF— denuncia al jefe provincial de Correos por impedir una asamblea en la estafeta en julio de este año y los sindicalistas manifiestan que la situación de Correos es tercermundista porque todavía no se ha aumentado la plantilla. Así podríamos seguir; hay algunas que son muy buenas y que no está de más mencionárselas. El correo llega con un mes de retraso. La nueva oficina de correos ubicada en Cabo Roig con gran frecuencia presenta largas colas. Los vecinos de la urbanización reciben habitualmente su correspondencia con un mes de retraso. El presidente de la agrupación ciudadana independiente Marina Baixa, don Luis J. Serrano Menéndez, dice: El retraso en la llegada y distribución no son 10 días sino 15 ó 20. Lo que sí es cierto es que el servicio de reparto funciona mal, muy mal, por falta de cartero, y el servicio interior de la oficina no puede en forma alguna dar más de sí, porque sólo dos empleadas, funcionarias o contratadas, es imposible que puedan atender todos los servicios. El Ayuntamiento de Calpe se plantea agrupar buzones en las urbanizaciones y manifiesta que el problema de las deficiencias en el reparto del correo constituye una de las reivindicaciones más comunes de cualquier área unifamiliar de la Comunidad Autónoma Valenciana. Una denuncia de mayo de este año dice: lanzan al jardín de un particular la correspondencia de toda la calle. El propietario de una vivienda de la urbanización Los Frutales, José Ignacio Ruiz, manifestó que el pasado martes por la tarde un paquete de correspondencia en el que había cartas e impresos dirigidos a diversos vecinos de la calle Gandhi, donde se ubica su domicilio, cayó en el jardín de su casa, en el que se encontraba su madre en ese momento. Esta anécdota fue considerada por José Ignacio Ruiz como un episodio más de las deficiencias que sufre Torrevieja en el reparto del correo y que hace un par de años le obligaron a solicitar un apartado, después de que en las proximidades de su edificio apareciese el sobre abierto y vacío de una carta que le enviaba un familiar.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor González, le ruego que vaya concluyendo.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Concluyo rápidamente.

Señorías, también podemos hablar de los acuerdos plenarios de distintos ayuntamientos. Por ejemplo, cabe destacar las ciudades de Orihuela y Torrevieja; si quisieran SS.SS., incluso podrían hacer una tesis doctoral sobre cómo puede ir empeorando un servicio público de forma progresiva. Hay un acuerdo plenario, a iniciativa del Partido Socialista, en el que se solicita a Correos la normalización de la situación. Benidorm —ciudad conocida en el mundo entero por muchas cosas y que, si no me equivoco, es visitada anualmente por más de 12 millones de personas— se está plantean-

do poner entre sus características singulares el hecho de que Correos no funciona en esta ciudad. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señorías, ruego que guarden silencio, porque no podemos escuchar al interviniente. Puede continuar, señor González.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Muchas gracias. En Elche, ciudad industrial donde las haya, con más de 200.000 habitantes, algún cartero me decía que se reparte cuando se puede. Los ciudadanos de las pedanías, en las que viven alrededor de unos 25.000 habitantes, ya tienen por costumbre esperar entre 15 ó 20 días y muchas veces, para acelerar la recogida de su correspondencia, se acercan a la oficina de Correos correspondiente y esperan entre media hora o tres cuartos de hora. En Mutxamel, la alcaldesa ha denunciado por enésima vez la presión que tiene de los vecinos, porque no saben donde dirigirse y lógicamente van a la alcaldía, para quejarse a la alcaldesa del problema que tienen con Correos.

Resumiendo, nosotros entendemos que hay dos responsables fundamentalmente. Por una parte, el Ministerio de Fomento, al que podemos calificar de vago o de perezoso, ya que la ejecución presupuestaria es lenta y mala; por otro lado está su incapacidad para invertir en la provincia de Alicante pues se ha invertido más o menos la mitad de lo que se estaba invirtiendo con los gobiernos socialistas. Voy a dar algún dato, porque considero que es importante. El último Presupuesto General del Estado del Ministerio de Fomento en el que había tintes del Partido Socialista es del año 1996. En 1996 —y esto es un documento cuya publicación corresponde al Ministerio de Fomento— se invirtieron en la provincia de Alicante 14.077 millones de pesetas, englobando todo el grupo Fomento, como le ha dado en llamar al señor Álvarez Cascos. En el año 2000, cuyas cuentas se cerraron en agosto, el Partido Popular manifestaba que la inversión había sido de 8.693 millones de pesetas. Ustedes me pueden decir: ¡Hombre!, usted ha cogido estas dos cifras porque le interesaba. Muy brevemente, me van a permitir que diga que en el año 1997 fueron 10.000 millones, en el año 1998 fueron 6.710 y en el año 1999 fueron 5.707. Es decir, en el año 2000 apenas se llegó al 50 por ciento de 1996 y en los años intermedios acabo de decírselo.

Dicho esto, señorías, creo que los grupos políticos van a apoyar esta iniciativa que presentamos hoy, porque en la mayoría de los ayuntamientos que hemos nombrado, y en otros, el Partido Popular se ha situado exactamente igual que nosotros con la profunda preocupación que están teniendo los ciudadanos por un servicio público tan importante como es Correos.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Ferrando.

La señora **FERRANDO SENDRA**: Buenos días, señorías.

Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar su posición respecto de esta iniciativa parlamentaria. Como introducción, diré que no voy a contestar a todos los calificativos que han adjudicado tanto al Ministerio de Fomento como a otras instituciones o departamentos, pero permítame que haga un comentario. Estoy totalmente de acuerdo con el portavoz del Grupo Socialista cuando en el texto de la iniciativa parlamentaria habla de que nuestra provincia, Alicante, es una provincia dinámica, comunicadora, emprendedora y acogedora. Debe concedernos que algo de todo eso haya tenido que ver con las políticas que ha puesto en marcha el Partido Popular, no sólo la Generalidad Valenciana sino también el Gobierno de España. Una vez dicho esto y entrando en el fondo del asunto, le adelanto que vamos a votar negativamente a esta proposición porque nos parece innecesaria. Innecesaria porque, como usted sabe, en primer lugar, el plan estratégico de Correos, que es un plan global que además afecta a todo el territorio español y que tiene una duración de tres años, del 2001 al 2003, ya prevé que se realice el estudio de las necesidades postales que requieran la apertura de nuevas oficinas, su remodelación o su reforma. En segundo lugar, el portavoz socialista ha mencionado que no se cumplían las leyes actuales ni la directiva europea. Tengo que decirle que, precisamente en cumplimiento de esa directiva europea, en cumplimiento de la Ley del servicio postal universal y de la liberalización de los servicios postales, actualmente Correos efectúa, con carácter general, el reparto durante cinco días a la semana en la provincia de Alicante, aunque es cierto que hay que exceptuar algunos puntos concretos, sobre los que en estos momentos ya se está trabajando desde Correos. Además, el servicio de reparto está implantado los sábados en las oficinas que son de nivel técnico en la provincia, actualmente 73. Y le podría decir el número de oficinas que hay abiertas en toda la provincia de Alicante, que asciende a 91, aparte de los agentes móviles, que son 163, por lo que los puntos de atención al público en concreto son más de 250. Y todo ese porcentaje de gente, el 82 por ciento, es atendido en las oficinas de Correos, con horarios de mañana y tarde. Y cuando, por necesidades concretas, hay que paliar incidencias que se producen en los servicios de distribución, la Jefatura Provincial de Alicante es la que realiza la contratación del personal que considera necesario.

Con respecto a otro tema que ha comentado el portavoz socialista, la dotación de nuevas oficinas en distintos puntos de ciudades, empezaré por la ciudad de Orihuela. En Orihuela, en concreto, hay dos oficinas, una que tiene horario completo y otra únicamente por

la mañana, y en estos momentos se estima que con estas dos oficinas está suficientemente atendida la demanda que existe de servicios postales de la ciudad. Hay otros puntos, como pueden ser Benidorm y Torrevieja, de los que ahora pasaré a hablar. En Benidorm existen cuatro oficinas de correos, dos que tienen horario completo y dos con horario por la mañana. Es cierto que en algunas de estas oficinas existen problemas de accesibilidad, en concreto en la oficina principal, y para solucionarlos, en estos momentos se está tratando ya de adquirir un local nuevo en el centro de Benidorm o de reformar el actual. Otro tema que también se ha planteado es aprobar reubicar una de las oficinas, puesto que por su proximidad con la otra, era preferible desplazarla hacia otra zona. En Torrevieja existen tres oficinas. La principal tiene un horario de mañana y tarde y las otras dos horario de mañana. Actualmente, se tiene previsto crear una oficina nueva de Correos y el sitio que se está contemplando para su ubicación más idónea, con conversaciones con el ayuntamiento, podría ser el centro Carrefour. En estos momentos es cierto lo que comentaba el portavoz socialista, que no en todas las urbanizaciones se tiene esa facilidad, ni en otras partes de la ciudad, y por eso se están realizando gestiones tanto con el ayuntamiento como con presidentes de urbanizaciones al objeto de instalar lo que se denominan buzones concentrados pluridomiciliarios, para que el reparto de la correspondencia en estas urbanizaciones sea más ágil. En definitiva, de lo que se trata es de mejorar la señalización adecuada en las calles y de facilitar el reparto de la correspondencia mediante casilleros concentrados.

Otro tema que se ha tratado es el del parque industrial de Elche y en el texto de la iniciativa parlamentaria venía. En Elche, en concreto, hay tres oficinas de Correos, dos de ellas con horario completo. El personal que tiene la oficina de Correos sí ha mantenido contactos con la asociación empresarial de este parque industrial de Elche, para disponer de un nuevo local, una nueva sede de Correos, en el mismo parque industrial, con lo cual prestaría los servicios de admisión de la correspondencia. Con esto, desde luego, se mejoraría la atención postal tanto de Elche como del parque industrial en concreto. En cuanto al parque empresarial, al estar ubicado —como el portavoz socialista sabe— en el término municipal de Torrellano, es atendido por la oficina de esta localidad a la que, además, se ha dotado de un nuevo local arrendado.

En resumen, lo que le tenemos que decir es que la medición de la calidad que se ha hecho a lo largo del período que va desde enero hasta mayo de este año 2001 ha mejorado con respecto a la calidad que se estaba dando en la prestación de este servicio el año anterior. Y con respecto a la correspondencia urgente la calidad está en muchas ocasiones por encima de la media nacional.

Por todas estas razones expuestas, el Grupo Parlamentario Popular no va a aprobar la presente iniciativa parlamentaria, porque además nos parece innecesaria.

— **SOBRE PARALIZACIÓN DE LAS OBRAS DE CONSTRUCCIÓN DEL RAMAL DE ACCESO AL PUERTO DE MARÍN Y ESTUDIO DE UN TRAZADO ALTERNATIVO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000787.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos al siguiente punto del orden del día, la proposición no de ley número 11, sobre paralización de las obras de construcción del ramal de acceso al puerto de Marín y el estudio de un trazado alternativo, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista. En su nombre, tiene la palabra la señora Varela.

La señora **VARELA VÁZQUEZ**: Señorías, esta iniciativa, presentada en el registro hace algunos meses y que hoy vamos a debatir, trata de una obra ya bastante avanzada pero que ha levantado desde el inicio de su construcción, y lo sigue levantando todavía, un fuerte rechazo y una fuerte contestación social. Estamos hablando de la conexión ferroviaria entre el puerto de Marín y Pontevedra, estamos hablando, nada más y nada menos, que de la relación entre un puerto y la necesidad de dar salida y conectar ese puerto a través del transporte ferroviario, que es uno de lo más convenientes, de los más adecuados, y de los más fundamentales para el desarrollo de la actividad portuaria. Señorías, desde el año 1985 hasta el año 1990 en el puerto de Marín se realizaron tales inversiones que posibilitaron y permitieron que este puerto haya multiplicado por cinco su tráfico; se multiplicó de manera considerable su volumen de facturación y hoy el puerto de Marín da trabajo, directa e indirectamente, a unas 4.000 personas.

En la actualidad, el puerto de Marín es un puerto autofinanciado y con muchas más posibilidades de futuro todavía, es un puerto con rentabilidad social y es vital desde el punto de vista comercial y de puerto pesquero. Una vez que el puerto de Marín se hubo consolidado y su volumen de tráfico era importante, se pensó por todos los grupos políticos presentes en esta Cámara que la obra de conexión ferroviaria entre Pontevedra y el puerto de Marín —por cierto largamente anhelada por el conjunto de las fuerzas sociales, políticas y empresariales tanto de Pontevedra como de Marín— se podía realizar. Se pensó que era el momento de llevarla adelante ya que, además, todos los estudios e informes que se realizaron acreditaban la viabilidad económica de esta inversión. Y tampoco podemos olvidar que el puerto de Marín era el único puerto internacional, de los que existían o existen dentro de la península, que no tenía, todavía no tiene, el acceso por ferrocarril. Con

todos estos datos, el 20 de mayo de 1997, por acuerdo unánime de todos los grupos, se aprobó unan iniciativa por la cual se instaba al Gobierno a realizar esta obra. Ahora bien, este proyecto es un viejo proyecto; tanto es así que data del año 1928. Es un proyecto cuyas obras se habían iniciado y paralizado a lo largo de diversos años. En 1936 se paraliza por la Guerra Civil. Se retoma en el año 1959. Se vuelve a retomar en el año 1985. Se realiza otro proyecto en 1991, por INECO. El caso es que por diversas razones en las que ahora no me voy a extender en su explicación, la obra no se termina y de este modo, cuando en el año 1997 esta iniciativa se debate en esta Cámara, resulta que de la obra ya se encontraba realizada la explanación. Estaban prácticamente terminados dos túneles. Estaban hechos los puentes que cruzan la autopista y estaba hecho el puente que cruza la carretera N-550, es decir parecía absurdo que una obra tan adelantada no se hubiese concluido y por tanto después de una enmienda presentada por el Grupo Popular y pensando, además, en que se debía aprovechar toda la infraestructura y la obra que ya se había realizado, se aprobó por unanimidad —cito textualmente— que: la vía discurriera por el trazado preexistente de infraestructuras en superficie y estará convenientemente vallada cuando discurra por zona urbana. Pues bien, señorías, el problema está precisamente en ese paso del tren por superficie a la altura de Placeres. Con el paso de los años y a día de hoy se encuentra consolidado en esa zona un núcleo de población importante. Existen edificaciones y el tren por superficie atraviesa la plaza pública por la mitad. Pasa por delante de la iglesia y en una zona como ésta que está catalogada en el plan de ordenación como zona urbana, no se ha podido vallar la vía como se mandataba en la proposición no de ley aprobada por unanimidad aquí en el Congreso. Como consecuencia de esta imposibilidad, se han colocado pasos a nivel sin solución de continuidad a lo largo de los 200 metros que tiene la mencionada plaza de Placeres. El impacto es impresionante y a esto hay que añadir que las viviendas se encuentran a una distancia de apenas 5 metros de la vía.

No voy a entrar aquí y ahora en la legalidad o ilegalidad de la construcción de pasos a nivel en zona urbana; no voy a entrar aquí en si la redacción y tramitación del proyecto básico de construcción del ferrocarril del puerto de Marín se desvincula y desconecta o no de la tramitación del expediente de autorización para la ampliación del puerto de Marín; no voy a entrar tampoco en la inexcusabilidad del procedimiento reglado de evaluación del impacto ambiental; no voy a entrar en si la Consellería sin expediente de expropiación y sin levantar actas previas ha iniciado la ejecución material del proyecto ocupando propiedades particulares; no voy a entrar tampoco, señorías, en si con esta obra se ha incumplido o no el artículo 152 de la Ley de Transporte Terrestre o el artículo 226, el artículo 227.3 ó el

artículo 235 del Reglamento de ordenación del transporte terrestre, ya que estos temas y otros muchos más están en la actualidad en los tribunales, y llegado el momento el Tribunal Superior de Justicia de Galicia fallará la correspondiente sentencia. Lo que quiero, señorías, es poner de manifiesto lo siguiente: con fecha 13 de mayo de 1999 el Ministerio de Fomento remite al Ayuntamiento de Pontevedra un ejemplar del denominado proyecto básico ramal de acceso al puerto de Marín, Pontevedra, para que el ayuntamiento emita en el plazo de dos meses el correspondiente informe municipal. Con fecha 8 de julio de 1999, es decir dos meses después, el ingeniero jefe de los servicios técnicos de Pontevedra emite un primer informe en el que hace constar que la construcción del ferrocarril no condiciona en ninguna parte de su trazado las redes viarias existentes salvo en el cruce situado frente a la iglesia de Placeres. Como continuación, el 13 de julio de 1999 emite este ingeniero jefe un nuevo informe al que adjunta plano de planta de propuesta de modificación de trazado en la zona de Placeres y con el fin de evitar el paso del ferrocarril por la plaza, evitando en lo posible interferencias con el carácter urbano de la citada plaza. Es digno de ser subrayado que el ingeniero jefe afirma que la modificación del trazado es factible, tanto técnica como económicamente, consiguiéndose por otro lado una menor longitud de la vía férrea. El día 13 de julio de 1999, la Comisión de urbanismo emite por unanimidad, dictamen favorable a la modificación del trazado previsto del ferrocarril, desde su salida del paso inferior próximo al enlace de la autopista. La comisión consideró oportuno formular alegaciones ante el Ministerio de Fomento en solicitud del cambio de trazado, en atención a que la alternativa que se proponía minimizaba el impacto en el municipio en general y en la parroquia de Lourizán en concreto, evitando el impacto del trazado previsto a la plaza de la iglesia de los Placeres, espacio que es comunitario, donde se encuentra la iglesia, la cofradía de pescadores, equipamientos deportivos de ocio y convivencia, el campo de la fiesta, el campo de fútbol y el parque infantil, preservándose por tanto un espacio público de interés urbano. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)**

Pues bien, después de esta exposición, tengo que decir que la obra se está realizando por el diseño o plano realizado en el año 1928 y además que el Grupo Socialista es sensible a las demandas ciudadanas y entendemos que hoy día se deben concebir las actuaciones en infraestructuras con perspectivas de futuro, teniendo en cuenta los núcleos urbanos y los entornos con el fin de que la agresión e impacto no sea superior a los beneficios. Una visión de futuro es facilitar las comunicaciones entre núcleos urbanos y al mismo tiempo hacerlo sin agresión e impacto o con el mínimo posible. Por todo ello, dado que existe un informe del ingeniero jefe de los servicios técnicos de Pontevedra en el que afirma que la modificación del trazado es fac-

tible tanto técnica como económicamente, y dado que esta diputada que les está hablando ha preguntado al Gobierno hace meses sobre si se han efectuado estudios alternativos actuales al trazado de 1928 y no ha obtenido respuesta alguna, consideramos que tal vez sea factible variar en lo posible el trazado para que el gran impacto ambiental y el efecto barrera que supone esta obra, se minimicen lo máximo posible y por ello se ha presentado esta iniciativa. En caso de que esos estudios alternativos estuviesen hechos, cosa que desconocemos, y no existiese posibilidad de modificación alguna, esta diputada solicita que los vecinos sean ampliamente informados de las razones de esa imposibilidad de variar el trazado, en caso de que así sea, y en último extremo como se está ampliando el puerto de Marín porque se está ganando terreno a la ría, y en caso de que en un futuro más lejano se pudiese soterrar total o parcialmente el tren a su paso por la plaza de Placeres, sería bueno que el Gobierno se comprometiese por medio del Grupo Popular, a hacer un estudio para realizar un soterramiento de vías por la citada plaza en cuanto ese soterramiento fuese factible.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Vázquez, para defender la enmienda que ha presentado el Grupo Mixto.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: La proposición no de ley del Grupo Socialista, que hoy se trae a discusión a este Congreso, como hizo referencia la señora Varela, proponente de la misma, casi seis meses después de registrada —y digo esto porque tiene su importancia por lo que más adelante afirmaré—, trata de una iniciativa sobre un aspecto muy conflictivo como es la construcción de un ramal ferroviario Pontevedra-Marín a su paso por Placeres. Es difícil en el tiempo de que disponemos valorar los múltiples matices que rodean este problema. Para intentar ser breve diré lo siguiente: En primer lugar, estamos ante una demanda social muy antigua que se está realizando por fin. Sobre esta demanda hubo pronunciamientos en los tiempos más recientes, por ejemplo del Parlamento de Galicia que por unanimidad de todos los grupos presentes en aquella Cámara, también presentes en ésta, de ayuntamientos, y como dijo la señora Varela del Congreso de los Diputados el 20 de mayo de 1997, adopta una resolución unánime después de transar dos proposiciones no de ley, una del Bloque Nacionalista Galego, y otra del Grupo Socialista, con una enmienda del Partido Popular. Ya que sale a colación este acuerdo, quiero recordar hoy que a esas proposiciones se presentó una enmienda del Partido Popular que decía literalmente —tengo aquí aún constancia documental de esa enmienda presentada—: esta vía discurrirá por el trazado preexistente de infraestructura en superficie y estará convenientemente vallada cuando discurra por zona urbana, en concreto en Placeres. Como observarán SS.SS., en el texto

finalmente aprobado por este Congreso, desapareció el párrafo: en concreto en Placeres. Tengo que decir, ya que sale esto a colación, que el portavoz que está hablando en este momento y no otro, se negó a aceptar que figurase la resolución en esos términos ¿Por qué? Porque a esas alturas nosotros éramos conscientes de que dada la realidad urbanística existente hoy en ese núcleo de población, cabría estudiar otras posibilidades y por eso pedíamos que el texto quedase algo más ambiguo, más general sin entrar a concretar el tema de Placeres, como proponía el grupo enmendante en aquella ocasión.

En segundo lugar, una vez que el Ministerio de Fomento decide realizar las obras y las incluye en un convenio con la Xunta de Galicia, es el ministerio el que realiza los estudios sobre el trazado, es también el ministerio el que desestima las alegaciones, entre ellas la que acaba de mencionar también la señora proponente, una alegación que presentó el Ayuntamiento de Pontevedra, la única que se presenta a ese trazado, que fue desestimada por el Ministerio de Fomento. Este ministerio afirma que el actual trazado es el único posible y viable técnicamente. Sobre esta cuestión también nosotros formulamos las correspondientes preguntas en su día y el ministerio se reitera en esa opinión, y decide iniciar las obras, que como saben también SS.SS. ejecuta la Xunta de Galicia por acuerdo entre estas administraciones, Ministerio de Fomento y Xunta. En tercer lugar quiero decir que iniciadas las obras se produce una fuerte oposición vecinal al paso de la línea férrea por la superficie de la plaza de Placeres. Tengo que decir que como comprenderán SS.SS. es una oposición lógica por la cercanía de las vías a las viviendas y por el peligro que puede suponer el paso del tren para las personas entre otras cuestiones. Es cierto que a estas alturas podíamos decir, por decirlo suavemente, que es un trazado poco afortunado, crea un impacto, eso es evidente, que ni siquiera se corrige con algún tipo de paso subterráneo para permitir el paso de vehículos y personas sin peligro.

Dicho esto, señoras y señores diputados, desde mi punto de vista el problema se plantea en los siguientes términos: el tren Pontevedra-puerto de Marín, ¿sí o no? Todo el mundo, incluidos los grupos que vamos a intervenir en este debate, dice que sí, incluidos por cierto los vecinos que se oponen al paso en superficie por ese lugar. Entonces viene la segunda cuestión, ¿por dónde? ¿En superficie, bajo un túnel o por otro lugar? Ahí está la discusión de fondo del problema que hoy estamos abordando. Por tanto, y termino, señor presidente, el problema siguiente es cómo resolver esta cuestión. Efectivamente Xunta y Fomento afirman que no existe otra posibilidad, que discurra por donde va, pero a su vez tengo que decir que tampoco hasta el momento existe ningún estudio alternativo, salvo el presentado por el Ayuntamiento de Pontevedra, y repito desestimado por Fomento, que demuestre técnicamente que se

puede por ejemplo soterrar o ir por otro lugar. Por tanto, qué solución se puede dar a esta cuestión, si hablamos en serio, llevando a la práctica esa afirmación que todos consideramos necesaria la obra pero podemos discutir el trazado. Yo sólo veo la posibilidad de que se realicen estudios, que esos estudios convengan a los vecinos de que son serios técnicamente y en ese sentido va nuestra enmienda. Nosotros vamos a seguir manteniendo nuestra posición. Creemos necesaria esta conexión ferroviaria para el desarrollo económico del puerto y de la comarca y defenderemos otro trazado, como siempre afirmamos, si se demuestra su viabilidad técnica.

Concluyo diciendo lo siguiente: la parte dispositiva de la proposición no de ley del Grupo Socialista presenta algún problema según nuestro criterio. El punto primero, a día de hoy, en Placeres esas obras están concluidas. El punto tercero propone una solución técnica concreta que no soy quién para decir si es factible, ni si sería del agrado vecinal. En el punto segundo estaríamos de acuerdo porque es el que plantea el quid de la cuestión, pero para desarrollar este punto segundo nos parece que nuestra enmienda daría una respuesta más adecuada, más real y práctica, daría una salida al problema de aprobarse y por eso proponemos una enmienda de sustitución en el sentido siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a tomar las medidas necesarias para en primer lugar permitir el conocimiento público de todos los estudios técnicos realizados por el Ministerio de Fomento, previos a la construcción del ramal ferroviario Pontevedra-puerto de Marín, y en concreto los referidos a su paso por Placeres, singularmente el Ministerio de Fomento mantendrá una reunión con representantes de los vecinos de Placeres y los técnicos que designen. En segundo lugar, financiar la realización de un estudio alternativo por el equipo técnico que designen los vecinos, con el fin de reestudiar la viabilidad de un trazado distinto al realizado por la superficie de la plaza de Placeres. En tercer lugar, de demostrarse la posibilidad técnica de realizar un trazado que evite el paso de la vía férrea por la superficie, proceder a su ejecución. Esta es nuestra propuesta.

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

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Señor presidente, para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular empezaré diciendo que yo no soy ingeniero de caminos y no me voy a aventurar a dar soluciones que a mí no me compete por falta de preparación decidir si son o no las validas. Lo cierto es que 73 años después de que se haya hecho un proyecto para establecer una comunicación ferroviaria de Pontevedra con el puerto de Marín, el Partido Popular está ejecutando esa obra, con toda la historia que hay en esos 73 años. Pero es que resulta

que en una obra que está prácticamente hecha, que está casi totalmente realizada en el tramo urbano que presenta este conflicto, ahora hay una alternativa que estudiar. Con el máximo respeto que me merecen las decisiones personales, y sobre todo los informes técnicos elaborados con un criterio evidentemente científico, como es en este caso el ingeniero-jefe del Ayuntamiento de Pontevedra, permítame que tenga la libertad de fiarme más del gabinete técnico del Ministerio de Fomento, también compuesto por ingenieros expertos en la materia, que es el que ha realizado el proyecto que actualmente está en ejecución. Esto no es una cuestión adoptada por libre albedrío, es que hay unos estudios informativos que han decidido cuál va a ser el trazado idóneo, cuál es el trazado realizable, cuál es el posible y cuáles no son válidos y posibles.

Según estos datos que figuran en el Ministerio de Fomento y también en el expediente de estudio informativo, no hay posibilidad de otro trazado y tengo que creerlo así, entre otras cosas porque no soy ingeniero de caminos para valorarlo, pero no será porque no se hayan estudiado otras opciones y otros trazados alternativos, sino porque es la única viable y según ese mismo informe la que se ajusta mejor que todas las demás a la construcción de esa conexión viaria con el puerto de Marín.

Sobre la legalidad o no de la actuación en este caso de la Xunta de Galicia, del Ministerio de Fomento y de la propia RENFE, no voy a emitir ningún juicio porque como bien dijo la portavoz del Grupo Parlamentario Socialista está en el Tribunal Superior de Justicia, pero tengo que decir, haciendo un poco de historia, que el estudio informativo del ramal de acceso fue redactado por el Ministerio de Fomento y aprobado técnicamente mediante resolución de la Secretaría de Estado de Infraestructuras el 4 de mayo de 1999. En virtud de la anterior resolución y conforme a lo dispuesto en el artículo 228 del vigente Reglamento de la Ley de ordenación de los transportes terrestres fue sometido a información pública, mediante la publicación del correspondiente anuncio en el BOE, de fecha de 20 de mayo de 1999. Posteriormente y en virtud del mismo artículo, se realizó el trámite de información oficial en el cual fueron consultados el ayuntamiento de Pontevedra, la Xunta de Galicia y otros organismos oficiales.

En cuanto a la tramitación medioambiental que establece el Real Decreto 1302/1986, de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Calidad y Evaluación del Ministerio de Medio Ambiente eximió a este proyecto del procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. Mediante informe de la Abogacía del Estado, de fecha de 17 de marzo del año 2000, el abogado jefe informo de que no existía objeción a la tramitación dada al expediente por estimarla ajustada a derecho. Por tanto, el Ministerio de Fomento no hizo más que estudiar las distintas solu-

ciones y proponer la que consideraba adecuada. En cualquier caso, si hay un dictamen en contra el partido Popular acatará como siempre con respeto las decisiones que tomen los tribunales, pero estamos ante una obra, y se ha dicho aquí también, imprescindible para el desarrollo comarcal, económico, no sólo para el servicio del puerto de Marín sino también para viajeros, y el Grupo Parlamentario Popular está firmemente comprometido con la ejecución y terminación de esta importantísima obra, y estando seguro de que estamos ante una obra de inexcusable realización y de que el trazado es el que debe ser, debemos adoptar, y termino señor presidente, una decisión basada en el rigor. Todos los políticos que somos en muchos casos los que creamos la propia inestabilidad en la opinión pública y ante una obra que fue requerida por todos los grupos políticos del arco parlamentario y social gallego, incluido el Partido Socialista que especialmente ha apoyado esta obra, por el señor don Emilio Pérez Touriño desde la Secretaría de Estado, lo que hay que pedir es que en ese esfuerzo de rigor seamos capaces dentro de nuestra propia casa de aunar y argumentar o articular una posición coherente e igualitaria para todos los representantes de un mismo partido. Eso es lo que yo le solicitaría ahora mismo al Partido Socialista. Por tanto, nosotros no estamos a favor de la suspensión de las obras, estamos a favor de la realización y terminación de esas obras. Lo mejor para Pontevedra, lo mejor para Placeres y también lo mejor para su comarca y el puerto de Marín es que se aclaren esas posturas de una vez, y que no sigamos la política del coche fantástico, que lo mismo rueda sobre una carretera, lo mismo vuela, lo mismo navega o lo mismo desaparece. Lo que tenemos que hacer, por imperativo constitucional y por responsabilidad social, es adoptar decisiones muchas veces en contra de unos cuentos vecinos que lo que hacen es apoyarse en la demagogia de algunos políticos para defender lo indefendible, máxime en un territorio con las particularidades que tiene sobre la propiedad privada como es Galicia, en el que cualquier obra pública genera debate, genera tensión entre los distintos propietarios, en Galicia especialmente por esa particular afección al terruño que todos los gallegos tenemos. Yo no voy aquí y ahora a dar más argumentos, sino que como estamos inundados en este Parlamento de proposiciones de todos los grupos legítimamente presentadas y defendidas sobre impulso, aceleración, reducción de plazos para ejecución de obras, en este caso no vemos razonable que se nos pida un estudio informativo que lo que va a hacer es paralizar la ejecución de la obra y causar un evidente, innecesario y desde luego inasumible por este Gobierno retraso en una obra que consideramos fundamental. Por tanto muy alto y muy claro, queremos que se finalice cuanto antes esta obra, y asumir si es necesario la responsabilidad de su ejecución en solita-

rio, porque luego también recogeremos la cosecha, como viene siendo habitual, también en solitario.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Varela, ¿nos dice si acepta o no la enmienda presentada por el Grupo Mixto?

La señora **VARELA VÁZQUEZ**: Dejando claro que en ningún momento de mi exposición el Grupo Socialista ha puesto en duda la necesidad de esa conexión ferroviaria, lo que sí parece que no está muy claro es que a los vecinos al menos...

El señor **PRESIDENTE**: Señora Varela, perdone que la interrumpa. Lo que no está muy claro es lo que yo la he dicho a usted por lo visto. Sólo debe decir si acepta o no la enmienda, no reabra usted el debate, se lo ruego.

La señora **VARELA VÁZQUEZ**: Nosotros aceptaríamos la enmienda porque va en el espíritu de lo que proponemos, es decir que se informe a los vecinos, como acaba de afirmar el portavoz del grupo municipal que no hay otra posibilidad, otra alternativa, que se explique a los vecinos que no hay otra alternativa para que lo entiendan.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señora Varela. Hemos entendido que acepta usted la enmienda y le damos las gracias.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Señor presidente, sólo quiero hacer una matización. Soy el portavoz del grupo municipal en mi Ayuntamiento, aunque aquí ejerza como portavoz del grupo parlamentario.

— **RELATIVA A LA REALIZACIÓN DEL ACCESO COMPLETO Y GLOBAL DEL MUNICIPIO DE LA GUARDIA DE JAÉN A LA AUTOVÍA BAILÉN-MOTRIL, EN EL SEMIENLACE DE VENTA MATÍAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000788.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 12, relativa a la realización del acceso completo y global del municipio de La Guardia de Jaén a la autovía Bailén-Motril, en el semienlace de Venta Matías. Es autor el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Quirós.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Señorías, todos coincidiremos en que la construcción de una autovía como eje fundamental de comunicación y de vertebración, posibilita a los municipios por donde transita unas perspectivas de desarrollo que van a depender de la capacidad de iniciativa de sus habitantes y de las instituciones

locales que los representan. Es legítimo que un ayuntamiento planifique el desarrollo local en torno a esta infraestructura vial. Esta es la situación del municipio jienense de La Guardia, que ante esta oportunidad magnífica que le ofrece el paso de la autovía Bailén-Motril por su término municipal, está proyectando actualmente la construcción de 110.000 metros cuadrados de suelo industrial, muy cercano a los accesos actuales de esta vía de comunicación. Pero este recurso tan importante para las perspectivas de desarrollo del municipio no se puede conjugar con la oportunidad que le ofrece la autovía Bailén-Motril, porque no se tiene un acceso completo a la misma, sino medio acceso con dirección La Guardia hacia Jaén, Bailén o viceversa. En cambio, el acceso dirección Granada está situado a una distancia de más de cinco kilómetros, discurriendo por un camino de servicio agrícola rural, asfaltado, con bastante curvas, pendientes pronunciadas y estrechamientos de calzada insalvables para vehículos pesados y de gran volumen. Asimismo, varias calles del municipio que conectan con la carretera comarcal CJV-2223 se ven afectadas por este transcurrir para su conexión con la autovía Bailén-Motril, con lo que el peligro de seguridad vial es bastante manifiesto en esta población. La propia actividad industrial originará un gran tránsito de vehículos pesados, que si no se tiene acceso a la autovía en ambos sentidos, deberán atravesar la población. Por otro lado, si no se tiene un acceso en condiciones será difícil que tenga auge el propio polígono industrial y el desarrollo de este municipio. No es tiempo de reproches, como lo manifiesta la moción conjunta de los grupos municipales del Partido Socialista y del Partido Popular al Pleno municipal celebrado el 6 de marzo del presente año y la aprobación por unanimidad de los acuerdos solicitando al Ministerio de Fomento el acceso completo a la autovía, cuya copia del acta de la sesión tendrá el Ministerio de Fomento y los grupos parlamentarios del Partido Popular y de Izquierda Unida, como lo tenemos nosotros por la disposición de los grupos municipales, tal como lo recogía el punto cuarto aprobado en su día por el Pleno municipal. A nuestro grupo parlamentario no le gustaría entrar en reproches siguiendo la filosofía de la moción conjunta presentada en el Ayuntamiento de este municipio, pero cada uno es libre de manifestar sus consideraciones. Están ustedes en su derecho de decirnos que este proyecto de autovía es socialista y que nosotros no realizamos en su momento el acceso completo. Pues bien, hasta ahí de acuerdo. Lo mismo que ustedes estarán de acuerdo también en el hecho de que las autovías que discurren actualmente por la provincia de Jaén las hemos realizado los socialistas; muchos kilómetros de vertebración que posibilitaron el inicio de la convergencia de la provincia de Jaén frente a cero kilómetros de autovía desde que ustedes gobiernan. Quedan dos años para que finalice su segunda legislatura y podemos decir que tampoco van a construir ni un kilómetro.

Aunque esta gran inversión en el programa de autovías —estamos hablando en torno a los 70.000 millones de pesetas— es motivo fundamental para considerar que no se realizara el acceso completo a este municipio, dejándose para la segunda fase en años sucesivos la realización de mejor acceso o la adecuación a las nuevas necesidades que pudieran tener los municipios como el que nos ocupa. Las circunstancias también han cambiado. El municipio de La Guardia ha experimentado un cambio sustancioso desde que hace más de doce años se diseñó este proyecto de autovía. Otra cosa es cuando se haya realizado, que ha sido más recientemente. También conocemos las reticencias que se ponen muchas veces a los modificados de los proyectos para no retrasar la ejecución del objetivo fundamental, que en este caso es la realización de una vía moderna de circulación, dejándose para posteriormente, una vez finalizada la obra, las peticiones de los ayuntamientos. Pueden ser muchas las causas o los motivos por los que no se hiciera en su día el acceso completo, que tampoco tiene que tener una mayor consideración y pérdida de tiempo, porque lo fundamental actualmente es resolver el problema que tiene este municipio por su gran auge.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Quirós, le ruego termine, porque ya ha consumido su tiempo. Sea usted lo más breve posible.

El señor **QUIRÓS PULGAR**: Intentaré ser lo más breve posible.

Señoría, la doble condición de cercanía a la capital de la provincia de la autovía Bailén-Motril ha servido de atrayente en este último año para empresarios y ciudadanos que ven muchas posibilidades de ubicar su negocio y residencia en esta localidad. Son muchos los interesados en adquirir suelo industrial y se están construyendo residenciales por el gran atractivo que tiene este municipio. En concreto se están construyendo 500 viviendas y se tiene proyectada la realización de otros dos residenciales que supondrán la construcción de otras 200 viviendas más. Espero que no vote en contra de esta iniciativa por el hecho de que es un proyecto que hicimos los socialistas y que no le dimos solución en su día, pues sería una respuesta bananera, y más cuando tenemos un ejemplo reciente en otro municipio de la provincia; me estoy refiriendo a la localidad de La Carolina, que se le va a mejorar su acceso con la autovía de la N-IV. Estamos en el mismo caso. Se trata de una autovía que realizamos los socialistas y que con el transcurrir del tiempo necesita una mejora de sus accesos, mejora que mi grupo parlamentario se alegra de que se realice. La única diferencia que tiene un municipio y otro es que ustedes gobiernan en La Carolina y nosotros en La Guardia y que en el Ayuntamiento de la Carolina se le impuso una medalla al señor Álvarez-Cascos. Esperemos que una medalla y el color político

no separe la consideración de una ciudadanía respecto a la otra. En definitiva, y voy terminando, ustedes están gobernando en este momento y a ustedes les corresponde dar respuesta a lo que actualmente el Ayuntamiento de La Guardia les está demandando, lo mismo que han hecho con la petición del municipio de La Carolina. Midan con la misma vara a los dos municipios, no hipotequen el futuro tan prometedor que tiene actualmente la localidad de La Guardia, por lo que esperamos su voto afirmativo a esta iniciativa, que viene con la esperanza por parte de todos los grupos políticos de la localidad, incluido el Partido Popular. Esperamos que no se contradigan.

El señor **PRESIDENTE:** El señor Puche tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PUCHE RODRÍGUEZ-ACOSTA:** Muy brevemente. El portavoz socialista que acaba de exponer y defender la proposición no de ley que en este momento se está sometiendo a debate respecto a la concesión de un enlace completo al municipio de La Guardia, se ha puesto la venda antes de que le den la pedrada; es decir él mismo reconoce que el fallo de esta carretera proviene de una actuación socialista. Efectivamente, yo creo que la proposición no de ley que se presenta hoy aquí a debate tiene letra y tiene música. La letra, evidentemente y como no pude ser de otra forma, señor presidente, yo creo que es coincidente, coincidente por parte del Grupo Popular del Ayuntamiento de La Guardia, coincidente con el Grupo Popular en el Parlamento de la nación, en la Junta de Andalucía o donde quiera que sea. Es más, creo que cualquier grupo político que haya escuchado la fijación de posición del portavoz socialista, en lo que es la intención de un eje vertebrador de una autovía respecto a un municipio, lógicamente debe de estar de acuerdo. Por tanto, yo en la letra, lo mismo que el Grupo Popular en el Ayuntamiento de La Guardia, coincido plenamente. Soy consciente de que un eje vertebrador de una autovía puede beneficiar a todos los municipios del entorno, que esos municipios deben legítimamente aspirar en su desarrollo a crecer en torno a esa autovía, que están legitimados, lógicamente, a crear suelo industrial, a establecer comercios, industrias, cualquier otra cuestión, y en eso coincidimos todos, y que, por tanto, el acceso de un pueblo a una autovía puede suponer un mayor desarrollo.

Lo ha dicho usted mismo poniéndose, insisto, la venda antes de que le den la pedrada. Ese tramo concretamente fue finalizado en 1994 y usted sabe mejor que yo, porque había administración socialista en la Junta de Andalucía, administración socialista en el Ayuntamiento de La Guardia, administración socialista en la Diputación Provincial y administración socialista en el Gobierno central, que al alcalde socialista ustedes no le hicieron caso. Hubo manifestaciones, concentra-

ciones, peticiones y no hubo posibilidad de que ese eje vertebrador que era la autovía, que podía suponer un desarrollo industrial para esa zona, que podría suponer el establecimiento de nuevas viviendas, de nuevas construcciones, de nuevos comercios, se hiciera porque ustedes hicieron caso omiso y condenaron a ese pueblo por razones, además, que nosotros todavía no hemos acertado a comprender, porque justo al lado hay otra entrada a un cortijo, con acceso completo, que no tiene un pueblo, por algunos intereses ocultos que todavía nosotros no hemos sido capaces de descubrir.

Ustedes intentan comparar con esta proposición no de ley un pueblo como La Carolina con La Guardia, con esa obsesión permanente que tiene el Grupo Socialista y que tiene el Partido Socialista de Jaén con el Alcalde de La Carolina, porque son incapaces de ganar las elecciones democráticamente en las urnas. Están ustedes permanentemente obsesionados por ver que un magnífico alcalde, que barre sistemáticamente en las elecciones democráticas, va consiguiendo cosas para su pueblo: suelo industrial, más de mil puestos de trabajo; en definitiva, el desarrollo magnífico de un pueblo tan importante en la provincia de Jaén —también lo es el de La Guardia— pero en este caso condenado a no entrar en ese canal vertebrador de la autovía Bailén-Motril precisamente por culpa de la administración socialista.

Señor Quirós, nosotros estamos de acuerdo con esa letra y en ese espíritu de que ese eje vertebrador hubiera beneficiado a La Guardia, que por su culpa fue imposible hacerlo y hoy no se puede llevar a efecto. Usted puede dar todos los puñetazos que quiera, pero no se puede hacer porque incumpliría la norma 3.1 del trazado de carreteras, que como usted bien sabe —y si no lo sabe se lo añado— dice que no puede existir un enlace distante de otro menos de seis kilómetros. Es necesario que se cumplan los seis kilómetros de distancia entre un enlace y otro, y el punto kilométrico que ustedes proponen de la Venta de Matías está en el punto kilométrico 47, cuando en el 50 hay otro enlace completo. Por tanto, se incumpliría totalmente la norma de trazado de carreteras, y desde luego nosotros, estando de acuerdo con la letra, no estamos dispuestos, en absoluto, a incumplir la normativa vigente. Por esa razón técnica de no incumplir esa norma de trazado, nosotros, vamos a votar en contra.

El señor **PRESIDENTE:** Continuamos con el debate de las siguientes iniciativas. La número 14 es la relativa a la financiación del eje transversal de Cataluña, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa no veo preparado a ningún parlamentario socialista. **(Pausa.)** En cualquier caso, la Mesa va a posponer esta iniciativa un lugar, en función de que pueda haberle ocurrido algún siniestro inesperado al portavoz, pero sólo un lugar.

— **PARA LA REALIZACIÓN DE UN ESTUDIO DE VIABILIDAD QUE PERMITA LA MODERNIZACIÓN Y EL ANCHO INTERNACIONAL DEL TRAMO GRANADA-MOREDA-ALMERÍA, QUE PROLONGARÍA Y CONECTARÍA EL CORREDOR MEDITERRÁNEO CON EL EJE TRANSVERSAL DE ANDALUCÍA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000858.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, por tanto, a la número 15, que se refiere a la realización de un estudio de viabilidad que permita la modernización y el ancho internacional del tramo Granada-Moreda-Almería, que prolongaría y conectaría el corredor mediterráneo con el eje transversal de Andalucía.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Pleguezuelos.

La señora **PLEGUEZUELOS AGUILAR**: Señorías, el Plan director de infraestructuras 2000-2007 prevé en materia de ferrocarril dos actuaciones relativas a la alta velocidad que de alguna manera afectan a la Comunidad Autónoma andaluza: de una parte, lo que es el corredor mediterráneo de alta velocidad, el Euromed, y de otra, que actualmente está en tramitación, el AVE Córdoba-Málaga y la conexión de Granada y Jaén.

Es verdad que algunos puntos de estas actuaciones, que están incluidas en este Plan director de infraestructuras, se están desarrollando y están en fase de estudio informativo. Como en ese diseño entendemos que hay al menos un olvido, el Grupo Parlamentario Socialista quiere destacarlo a través de esta proposición no de ley. Es ni más ni menos que lo siguiente. En el corredor del eje transversal de Andalucía existe el tramo Granada-Moreda-Almería, que si no se moderniza y se adapta al ancho internacional quebraría Andalucía en dos: por conexión ferroviaria estaría aislada Almería del resto de las siete provincias andaluzas, y el resto de las provincias andaluzas estaría desconectado también del Levante y el Mediterráneo por alta velocidad. Como entendemos que modernizar este tramo al que me he referido —el tramo Granada-Moreda-Almería—, en cuanto a su infraestructura viaria, y adaptarlo al ancho internacional es viable, con nuestra proposición no de ley pretendemos llamar la atención del ministro Álvarez-Cascos, que ha manifestado tanto en Granada cuando ha estado, como en Almería este verano en la Juan Carlos I, que en el trazado de corredores de alta velocidad quería el consenso con las comunidades autónomas.

La Junta de Andalucía también pretende que este tramo se haga (es, digamos, sólo un tramo del corredor transversal andaluz que no está contemplado en las conexiones de la alta velocidad), puesto que sería importante por dos razones: primero, porque conectaría transversalmente toda Andalucía, desde Huelva hasta Almería; y segundo —y esto creemos que es rele-

vante y con esto termino, señor presidente—, porque permitiría también conectar lo que es toda la zona del Algarve portugués con el Mediterráneo y con el Levante peninsular a través del Euromed. Con esto estaríamos ante lo que es una solución transnacional, con vocación de integrarse en la red transeuropea del ferrocarril, y en ese sentido está trabajando la Junta de Andalucía. Como el ministro Álvarez-Cascos ha planteado en varias ocasiones que las actuaciones en esta materia pretende que sean de consenso, al ser un proyecto novedoso, porque puede añadir el carácter transnacional que traería fondos europeos considerables, esperamos el apoyo del Grupo Popular porque entendemos que sólo estamos demandando el estudio de viabilidad y, por tanto, también los costes que supondrían para el erario público abordar la modernización y el ancho internacional de vía de este tramo del eje transversal andaluz.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Blancas en nombre del Grupo Popular.

El señor **BLANCAS LLAMAS**: Contesto a la diputada Pleguezuelos en el sentido de que, efectivamente, Andalucía va a tener la línea de alta velocidad Córdoba-Málaga gracias al Partido Popular, y recordarle que fue el Partido Socialista el que no quiso ni siquiera proyectar y dijo claramente en su plan de infraestructuras de mayo de 1995 que no se llegaba ni a Málaga y Granada, su provincia que es querida por mí, en tren tipo AVE, sino en tren de ancho ibérico. Digo esto para puntualizar que se está realizando hoy día esa gran obra de infraestructura de Córdoba-Málaga. Quiero decirle que ya van 15 tramos autorizados —123 kilómetros—, quedando solamente por autorizar 32 kilómetros. Le comento esto para que vea que el Partido Popular cumple lo que lleva en los planes de infraestructuras.

Le quiero decir, y lo siento de verdad, que el Plan de infraestructuras de 2000-2007 presentado por el ministro Álvarez-Cascos no contempla desde luego el ancho internacional de vía Granada-Moreda-Almería. Usted conoce perfectamente que el tren TRD —yo he tenido en algunas ocasiones oportunidad de cogerlo— en la línea Granada-Almería, circundando la montaña y pasando por Guadix, tarda dos horas. Este tren hoy día llega desde Granada a Almería en dos horas. No tiene el ancho de vía internacional, tiene ancho ibérico. Quiero decirle que se prevén y se harán mejoras para canalizar todo el tráfico de mercancías. El desdoblamiento o anchura variable que llevan estos trenes tipo Talgo no dificulta para nada la velocidad. El viaje desde Granada a Almería podría ser reducido lógicamente con esa inversión fuerte que habría que hacer para establecer un ancho de vía internacional. Quiero decirle que en principio no será viable introducirlo, puesto que el Plan de infraestructuras 2000-2007 no

contempla nada más que la mejora de esta vía de ancho ibérico, como se dice, o ancho de vía nacional.

Ustedes tampoco han hecho mucho por el ferrocarril en Almería. Quiero decirle que ustedes suprimieron en su día la línea Guadix-Almendricos lamentablemente, pero ahí queda. Digo ahí queda porque ahora se apuntan a que haya que hacerlo todo de hoy para mañana. Yo digo que todo se hará a su debido tiempo. Esperamos que en un futuro en el Plan de infraestructuras se pueda conectar Almería-Granada con el red de AVE nacional.

— **RELATIVA A LA FINANCIACIÓN DEL EJE TRANSVERSAL DE CATALUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000809.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate de esta proposición, pasamos a la anterior, que habíamos pospuesto en función de la no presencia de la portavoz, relativa a la financiación del eje transversal de Cataluña, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra la señora Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Gracias doblemente, señor presidente.

Creo que todos los grupos coincidirán que el eje transversal de Cataluña es una carretera fundamental para la vertebración de esta comunidad. Pero esta infraestructura nació coja, ya que lo que tenía que haber sido un eje con dos carriles por sentido, es hoy una carretera con un solo carril, que, por el tránsito que soporta, es ya una de las carreteras más peligrosas de Cataluña.

El señor ministro Álvarez-Cascos el pasado 16 de mayo dijo, respondiendo a una propuesta del diputado Salvador Sedó, del Grupo Convergència i Unió, que en el Plan de infraestructuras 2000-2007 no estaba prevista ninguna inversión para desdoblarse dicho eje y que sólo existían dos alternativas —o bien que la carretera pasara a ser del Estado o que volviera a ser declarada de interés general—, aunque al día de hoy esta obra sigue contemplada en la lista de actuaciones viarias con una dotación de 21.000 millones de pesetas en dicho plan director que sale en la página web del ministerio.

El Parlamento catalán ha instado al consell executiu que se establezca un proceso de negociación con el Ministerio de Fomento con el fin de firmar un convenio de financiación del desdoblamiento de dicho eje. En este mismo sentido el Grupo Socialista insta al Ministerio de Fomento, a través de esta proposición no de ley, para que este convenio pueda desarrollarse, con el fin de que las instituciones implicadas puedan retomar el diálogo para hallar una financiación a dicho desdoblamiento.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Sedó tiene la palabra en nombre de Convergència i Unió.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Además por alusiones, porque el diputado que recibió la respuesta no satisfactoria del señor ministro de Fomento fui yo a una pregunta mía.

El Parlamento de Cataluña aprobó una proposición no de ley en la que se instaba básicamente a dos cosas, una de ellas a redactar el proyecto de desdoblamiento del eje transversal. El eje transversal, se ha dicho, es una carretera importante, y es verdad, para el centro de Cataluña. Nació coja en parte, como dice la señora Miralles, por cuanto los problemas económicos no permitieron hacer de golpe todo el desdoblamiento, aunque está prevista alguna de las obras, con grandes cortes en la carretera, y alguna obra civil para su futura ampliación. Cumpliendo la primera parte de la proposición, en la que se instaba al Gobierno de Cataluña a redactar el proyecto del desdoblamiento del eje transversal, se está trabajando por tramos; hay unos tramos que tienen más necesidad de ese desdoblamiento que otros. Desde mi punto de vista tienen que ir unidos unos a otros, pero sí hay alguno que tiene prioridad.

También, como es evidente, en el Plan de infraestructuras 2000-2007 del Ministerio de Fomento, que tenemos en un pequeño formato, está el desdoblamiento del eje transversal y algunas obras que acaban de completar una carretera que haría una especie de arco desde la zona de Tarragona hasta la frontera por el interior, pero que estas carreteras puedan hacerse o no depende ya de posibles convenios con la Generalitat de Cataluña. Nosotros estamos de acuerdo en que el Parlamento de Cataluña inste a que entre el consell executiu de la Generalitat y el Ministerio de Fomento se fijen los esquemas para financiar el desdoblamiento de esta vía. Nos parece aceptable y vamos a votarlo favorablemente. A la vez nos congratulamos mucho de que haya conversos, porque, señorías, hay que hacer constar que en el primer tramo hubo una financiación por parte del Ministerio de Fomento a través de dos decretos-ley, uno complementario del otro, que no solamente fueron votados negativamente por el Partido Socialista, sino que fueron muy criticados. Incluso creo que en los Presupuestos Generales del Estado se hicieron las propuestas de bajas en todas las cantidades que los reales decretos daban a la Generalitat de Cataluña para la financiación de esta vía si el capital se repartía en otras muchísimas obras.

En este caso nos congratulamos de tres cosas: por un lado, de que tengamos conversos; segundo, de que el Gobierno de la Generalitat ya esté trabajando en la redacción de los proyectos, aunque sea a tramos, y, tercero, de que podamos aprobar, si es que así resulta en esta Cámara, que se inste al Gobierno a que se establezca el convenio, que en un momento u otro tendrá que hacerse, para la financiación de estas obras.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Montseny, por parte del Grupo Popular, tiene la palabra.

La señora **MONTSENY MASIP**: Entendemos que el planteamiento —hay que decirlo— *ab initio* de la presente iniciativa que trae a esta Cámara el Grupo Parlamentario Socialista coincide con el de nuestro grupo. Es cierto que el ministro de Fomento, el señor Álvarez-Cascos, el pasado 16 de mayo respondió que no estaba prevista ninguna partida presupuestaria para el eje transversal de Cataluña. Desde el Grupo Parlamentario Popular entendemos, señor presidente, que si bien es cierto que hubo una proposición no de ley aprobada por unanimidad en el ámbito del Parlament de Cataluña por todos los grupos parlamentarios, ello no obsta a que nosotros queramos ser respetuosos con otros foros parlamentarios como el Parlament de Cataluña. Si bien compartimos que todo avance en cualquiera de las infraestructuras que contribuyen a una mayor modernidad en cuanto a desplazamiento, que facilite el desarrollo económico, comercial y social en el ámbito del Estado español, siempre es positivo, entendemos que si nosotros hoy apoyáramos y votáramos favorablemente la presente proposición no de ley de alguna forma vulneraríamos competencias de otros ámbitos del Estado. Si ya se ha instado en el Parlament de Cataluña a que sea el Gobierno de la Generalitat el que inicie conversaciones con el Ministerio de Fomento, sería entrar en un área que no nos corresponde.

La Generalitat debe ser la promotora y no nos cabe duda de que seguramente llegue a acuerdos en el ámbito del Ministerio de Fomento, porque sus grandes inversiones en infraestructuras han sido demostradas a lo largo de estos últimos años. Repito, de alguna forma sería entrar en un terreno que no es competencia de esta Cámara legislativa y, por tanto, si bien coincidimos en el criterio de que todo avance de desdoblamiento del eje transversal puede ser positivo para Cataluña, entendemos que en los momentos actuales debe ser el propio Gobierno de la Generalitat de Cataluña el que inicie estos contactos para llegar a acuerdos con el Ministerio de Fomento.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DEL APEADERO FERROVIARIO EN EL CAMPUS UNIVERSITARIO DE ELVIÑA (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000875.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición número 16, relativa a la construcción del apeadero ferroviario en el campus universitario de Elviña, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra su portavoz.

El señor **AYMERICH CANO**: Defiendo una iniciativa que no es nueva en esta Cámara, ni siquiera en

esta Comisión, y que se enmarca en algo bastante más ambicioso, aunque no por el dinero, no por la magnitud de las inversiones que requeriría: aprovechar la red ferroviaria ya existente entre A Coruña y Ferrol y en toda la comarca de A Coruña para, sobre ella, establecer un servicio de cercanías que en este momento no existe; un servicio de cercanías que permitiría ir desde el centro de A Coruña precisamente al campus universitario de Elviña o ir desde zonas como Ferrol, Betanzos, Culleredo, hasta ese campus universitario, resolviendo el problema que hay ahora de insuficiencia de transporte por autobús desde el centro de A Coruña o de esos otros municipios, como Ferrol o los demás municipios limítrofes de A Coruña, hacia la universidad.

La creación de este apeadero requeriría una inversión mínima, de seguramente menos de 10 millones de pesetas, ya que está justamente enfrente del campus. Únicamente estamos pendientes de que el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y RENFE incluyan esta obra dentro del catálogo de obras que van a abordarse en el marco del convenio suscrito entre estas tres entidades. En una respuesta que me transmitió el Gobierno con fecha 19 de junio del año 2001 se decía que en el convenio firmado el 20 de diciembre de 2000 por el Ministerio de Fomento, la Xunta de Galicia y RENFE para la mejora de la red ferroviaria interior de Galicia no figuraba expresamente la construcción del apeadero en el campus universitario de Elviña. Sin embargo, se decía que, como consecuencia de la aprobación por el Parlamento gallego de una proposición no de ley en este sentido, la Xunta se ha dirigido al Ministerio de Fomento y en la próxima reunión de la comisión de seguimiento del convenio se analizará de forma oficial la integración del apeadero, con referencia expresa a su construcción, si procediera.

Esta proposición no de ley que ahora defiendo persigue precisamente eso: dar cumplimiento a una demanda unánimemente sentida por la ciudadanía de A Coruña, de Ferrol y esos otros municipios, que revertiría de forma positiva en el bienestar de muchos estudiantes y que es una deuda pendiente con A Coruña. No hablamos ya de la construcción y puesta en marcha de esa red ferroviaria de transportes de cercanías, sino de algo mucho más modesto, como es exclusivamente el transporte universitario que puede realizarse aprovechando la red existente y simplemente creando un apeadero. Seguramente la reunión de esta comisión de seguimiento del convenio tenga lugar antes de fin de año, por lo que resulta muy oportuno el debate de esta proposición no de ley. No se trata de pedir nada nuevo, sino de instar al Gobierno a cumplir algo y, si son tan buenas las relaciones como suelen ser entre la Xunta de Galicia y el Gobierno central, el Ministerio de Fomento, estará dispuesto a hacerlo de buen grado.

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

El señor **DÍAZ DÍAZ**: Nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley porque pensamos que es necesaria. El campus de Elviña queda fuera del núcleo urbano y a él acceden diariamente miles de estudiantes y profesores. Favorecer el acceso por tren a este campus es una medida que contribuye a racionalizar el transporte, optando por la mejor opción de transporte colectivo y, al mismo tiempo, ayudamos a resolver los problemas de tráfico en la ciudad de A Coruña.

La petición del BNG, como el señor Aymerich reconoció, existe ya en esta Cámara. Es una petición que también ha hecho el propio ayuntamiento de la ciudad y en estos momentos existe un anteproyecto para construir una nueva estación intermodal —se está negociando por el ayuntamiento con el Ministerio de Fomento—, en la que se tendría en cuenta el asunto de Elviña. Está prevista una conexión con este campus por metro ligero o por tren. En todo caso, la solución propuesta es la más rápida. Es una solución racional, barata, como decía el señor Aymerich, y no vemos ninguna razón para no apoyarla ni, incluso, ninguna razón para que no tenga el apoyo mayoritario de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Fariñas.

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: En primer lugar, quiero señalar que, evidentemente, las relaciones entre el Gobierno gallego y el Gobierno de España son fantásticas, lo han sido y, estoy seguro, lo van a seguir siendo. Digo esto en respuesta a lo que algunos dieron en llamar Gobierno amigo y que a mí me gusta más llamar Gobierno justo, ya que trata de devolvernos lo que algunos nos quitaron.

Nosotros reconocemos la necesidad de dotación de este apeadero en el campus universitario de Elviña, como solicita el Bloque Nacionalista Galego. Tanto lo reconocemos que ya está recogido como propuesta firme, como ha indicado el propio señor Aymerich, y a iniciativa de la Xunta de Galicia; ha sido reconocido ya en una declaración de intenciones efectiva por el Ministerio de Fomento. Como el propio Bloque Nacionalista Galego sabe, y el mismo señor Aymerich casi reconoce (digo esto por la poca credibilidad que a él le merece una respuesta parlamentaria del Ministerio de Fomento), esto ya está prácticamente hecho. Es un acuerdo que sólo tiene que plasmarse; ya han llegado a un acuerdo los dos representantes de los dos gobiernos y creemos que esta proposición es innecesaria. De todas formas tengo que decir que el Grupo Popular también va a apoyar esta intención, pero no votando a favor de esta innecesaria propuesta, sino ejecutándola.

— **RELATIVA A LA APLICACIÓN A LAS VIVIENDAS CONSTRUIDAS EN RÉGIMEN DE AUTOPROMOCIÓN DE LOS SEGUROS OBLIGATORIOS PREVISTOS EN LA LEY 38/1999, DE 5 DE NOVIEMBRE, DE ORDENACIÓN DE LA EDIFICACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000926.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley número 17, que será la última que debatiremos en la sesión de hoy. En el caso de que su debate terminara antes de las dos y cuarto, que no lo creo puesto que son tres los intervinientes, se votará a esa hora. Lo digo para que los portavoces tengan tiempo de recabar votos donde proceda.

El autor de esta proposición no de ley, relativa a la aplicación de las viviendas construidas en régimen de autopromoción de los seguros obligatorios previstos en la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de ordenación de la edificación, es el Grupo Parlamentario Mixto.

Tiene la palabra el señor Aymerich.

El señor **AYMERICH CANO**: Esta proposición no de ley trata de una problemática que se da seguramente en otros muchos lugares del Estado pero que, por la peculiaridad del poblamiento disperso en Galicia, integrado por muchas viviendas unifamiliares, está afectando de forma muy negativa a la economía de muchas familias gallegas.

El artículo 19 de la Ley de ordenación de la edificación obliga a los promotores de viviendas a suscribir una serie de garantías para asegurar el resarcimiento de ciertos daños derivados de vicios o defectos de la construcción. Este es un objetivo loable, proteger a los adquirentes de viviendas de los vicios producidos por los defectos constructivos de las mismas y de paso garantizar la calidad en la construcción, pero el problema está en que este régimen de seguros del artículo 19 se aplica indiscriminadamente también a supuestos como los de autopromoción, en los que no tiene demasiado sentido. Este régimen de seguros tiene sentido cuando promotor y adquirente son personas distintas, pero no cuando la vivienda es construida en régimen de autopromoción por quien va a ser su usuario. Sería una especie de autoseguro que no hace más que encarecer, en una media de 400.000 pesetas más o menos, el precio ya de por sí elevado de construcción de una vivienda.

Sin necesidad de reformar el artículo 19 de la Ley de ordenación de la edificación cabrían, aparte del seguro de daños, otras alternativas, como sería, por ejemplo, el seguro de caución. El seguro de caución asegura el cumplimiento de la obligación y no la indemnización de un daño, por tanto en el caso de estas viviendas construidas en régimen de autopromoción entraría en vigor sólo en el caso de que la vivienda fuese adquirida en el plazo

de 10 años por una persona distinta del promotor, de aquel que la construyó. Si ése es el momento en que entra en vigor el seguro, sólo a partir de ese momento habría que pagar las correspondientes primas. Lo que sucede es que el ahorro que por esta vía de diferir el pago de las primas puede suponer el seguro de caución las entidades aseguradoras lo cobran por otra vía, cobrando de forma abusiva los peritajes necesarios para la suscripción de este seguro, con lo cual, si se me permite la expresión, lo comido por lo servido, y estamos igual que al principio, ante el mismo problema.

Lo que nosotros pedimos a través de esta proposición no de ley es que el Gobierno dicte cuantas instrucciones sean precisas para facilitar y abaratar la suscripción de las garantías obligatorias previstas en el artículo 19 de la Ley de ordenación de la edificación en los supuestos de viviendas construidas en régimen de autopromoción y que dicte cuantas instrucciones sean necesarias para eliminar la necesidad de peritajes en inspecciones relativas al estado y calidad de la edificación cuando el promotor opte por la suscripción de un seguro de caución. Ésta sería nuestra demanda máxima y obedecería al interés de muchas personas que se dirigieron a nosotros, exponiéndonos este problema. Sin embargo, vamos a dar un voto de confianza al Gobierno y al grupo que lo sustenta al admitir una enmienda transaccional que el Grupo Popular nos propone. Una enmienda transaccional en virtud de la cual, una vez publicado el código técnico de la edificación, que se prevé para el primer semestre del año 2002, se estudie (siempre estamos con los famosos estudios, pero confiemos que esta vez el estudio llegue a buen puerto) la introducción de mejoras en la aplicación de las garantías, en especial en el caso de las viviendas construidas en régimen de autopromoción. Vamos a votar a favor, a pesar de que ello supone una rebaja respecto de lo que era nuestra solicitud inicial, porque, por lo menos, supone reconocer que hay un problema, supone reconocer que la aplicación indiscriminada de la Ley de ordenación de la edificación está causando un detrimento patrimonial innecesario a personas que en muchos casos, aunque no siempre, tienen que soportar la carga económica que supone construir una vivienda como para que encima se le ponga otra más.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Miralles, su grupo tenía una enmienda y no sé si participa de la transacción que se ha producido. ¿Va a defender usted la enmienda, o se va a posicionar?

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Yo voy a defender mi enmienda y, como no se va a aceptar, nos vamos a abstener.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene usted la palabra.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: Creo que todos los grupos coincidirán conmigo en que uno de los

temas más importantes y uno de los objetivos principales que debe perseguir la actividad parlamentaria es, en el ámbito de la vivienda, garantizar la seguridad de uno de los bienes fundamentales que, a lo largo de la vida, la unidad familiar o una persona a título individual pueda adquirir o comprar. Por ese motivo, la regulación para asegurar el resarcimiento de ciertos daños derivados de vicios o defectos en la edificación se reguló en una proposición de ley, por lo que nuestro grupo sostiene que debe someterse a debate parlamentario la posibilidad de modificar la Ley de ordenación y en este sentido debe concretarse en una proposición de ley por la que se modifique la disposición adicional segunda de la Ley 38/1999, de 5 de noviembre. Por ello, nuestro grupo ha presentado una enmienda de sustitución para que, en un plazo de tres meses, se remita a la Cámara un proyecto de ley que modifique la Ley 38/1999, de ordenación de la edificación.

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

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Con la máxima brevedad, señor presidente.

La exposición del señor Aymerich y en parte la de la señora Miralles me permiten que haga gracia a SS.SS. de todas las razones que existen en el caso. Es evidente que no parece razonable privar a las viviendas de autopromoción de las ventajas que representa el seguro decenal, pero evidentemente buscando fórmulas que no supongan un incremento de costes en una figura que no es rara, a pesar del carácter atípico que le ha querido dar el señor Aymerich, como es el caso de autoseguro o de fórmulas aseguradoras que tengan en cuenta que hay una coincidencia entre el tomador del seguro y el posible perjudicado por los daños que pretende cubrir el seguro mismo. Consiguientemente, compartimos el planteamiento y compartimos los objetivos que persigue.

Respecto de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista no podemos aceptar que cuando el código técnico de edificación está en pleno proceso de elaboración (parece que se espera promulgarlo en el mes de mayo) vayamos a una modificación anticipada del artículo 19 de la Ley de ordenación de la edificación. Entendemos que parece necesario esperar a la promulgación de ese código técnico de la edificación para, tan pronto se promulgue, estudiar las medidas de mejora que se proponen para evitar ese coste innecesario que se puede dar en los supuestos de autopromoción.

En la enmienda presentada por el señor Aymerich, en representación del Grupo Mixto, hay un segundo apartado, en el que se pretende la eliminación de los peritajes e inspecciones técnicas. Desafortunadamente, este es un tema que está fuera de la Ley de ordenación de la edificación; pertenece a la praxis de las compañías de seguros que, para curarse en salud, obli-

gan a peritajes e inspecciones técnicas absolutamente imprescindibles.

Consiguientemente, lo que defendemos con este planteamiento es una enmienda de texto alternativo que tendría valor de transaccional, como se ha adelantado a decir el señor Aymerich, cuyo texto ha leído él mismo y que entiendo como enmienda presentada que obra en poder de la Mesa y que, en esencia, lo que dice es que, una vez publicado el código técnico de la edificación, y a la vista de la experiencia recogida en su aplicación, se estudien —y en este caso estudiar va en serio, señor Aymerich— las posibles mejoras en la aplicación de las garantías, en especial en los casos de vivienda de autopromoción, sin que quede mermada la calidad de las mismas.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Ortiz González se ha pronunciado diciendo que no aceptaba la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, pero a quien corresponde decirlo es al señor Aymerich. Le agradecemos al señor Ortiz el reforzamiento de la voluntad que ha expuesto, pero dígame, señor Aymerich, si va a aceptar o no la enmienda.

El señor **AYMERICH CANO**: Lógicamente, al aceptar la transaccional que propone el Grupo Parlamentario Popular a una proposición no de ley del BNG —y quiero reafirmarlo—, no se puede aceptar la del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, según mi reloj, quedan cuatro minutos para las dos y cuarto de la tarde, con lo que no vamos a iniciar un nuevo debate, pero, si SS.SS. están dispuestos, podemos proceder a la votación de forma inmediata. **(Asentimiento.)** Recurro a los portavoces parlamentarios para que hagan llamamiento a los miembros de sus partidos, porque vamos a proceder a la votación. Señor Segura, ¿se encuentra su grupo dispuesto para proceder a las votaciones?

El señor **SEGURA CLAVELL**: Mi grupo se encuentra dispuesto para votar y ganar, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Veo que viene usted con un ánimo espléndido.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Hasta que no se vote no se sabe el resultado de la votación.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Se encuentran el resto de los portavoces con el mismo ánimo que el señor Segura?

El señor **LÓPEZ-AMOR GARCÍA**: Con un poquito menos de ánimo.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder a las votaciones y que Dios reparta suerte.

Como saben SS.SS., las proposiciones no de ley números 2 y 3 han sido aplazadas. Por tanto, iniciamos la votación con la proposición no de ley número 4, del Grupo Parlamentario Mixto, sobre la dotación de áreas de servicio en los tramos de las autopistas A-6 y A-52 que transcurren por la Comunidad Autónoma de Galicia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Pasamos a votar la proposición no de ley número 5, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre el desdoblamiento de la carretera N-340 entre Estepona y Guadiaro.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 6, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre la elaboración de un plan específico para la conexión ferroviaria del corredor del mediterráneo con la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona-frontera francesa, en la zona de Tarragona.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Como la proposición no de ley número 7 ha sido retirada de la votación, vamos a votar la proposición no de ley número 8, del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la necesidad de mejorar la seguridad del tráfico marítimo en las costas de Galicia.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 9, del Grupo Parlamentario Socialista, para el desarrollo de un plan estratégico de infraestructuras en Galicia que evite la repetición de los daños causados por fenómenos naturales como las riadas.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 10, del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la problemática del servicio de Correos en la provincia de Alicante.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 11, del Grupo Parlamentario Socialista, que tiene una enmienda del Grupo Parlamentario Mixto, sobre la paralización de las obras de construcción del ramal de acceso al Puerto de Marín y estudio de un trazado alternativo.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 12, del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la realización del acceso completo y global del municipio de La Guardia de Jaén a la autovía Bailén-Motril, en el semienlace de Venta Matías.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 13, del Grupo Parlamentario Socialista, sobre medidas para reducir la siniestralidad de la travesía de Guadalmar (Málaga).

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 14, del Grupo Parlamentario Socialista, relativa a la financiación del eje transversal de Cataluña.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 15, del Grupo Parlamentario Socialista, para la realización de un estudio

de viabilidad que permita la modernización y el ancho internacional del tramo Granada-Moreda-Almería que prolongaría y conectaría el corredor mediterráneo con el eje transversal de Andalucía.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición no de ley número 16, del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la construcción del apeadero ferroviario en el campus universitario de Elviña (A Coruña).

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Finalmente, votamos la proposición no de ley número 17, del Grupo Parlamentario Mixto, relativa a la aplicación a las viviendas construidas en régimen de autopromoción de los seguros obligatorios previstos en la Ley 38/1999, de 5 de noviembre, de Ordenación de la Edificación. Recuerdo a SS.SS. que tiene una enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Popular y una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista que ha sido rechazada, por lo que se vota en los términos de la enmienda transaccional del Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 24; abstenciones, 13.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

Se levanta la sesión.

Eran las dos 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

Dépósito legal: **M. 12.580 - 1961**

