



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2002

VII Legislatura

Núm. 430

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 29

celebrada el miércoles, 20 de febrero de 2002

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Proposiciones no de ley:	
— Sobre la mejora de las conexiones ferroviarias de carácter regional de Almería con Granada y Sevilla, así como de las grandes líneas entre Almería y Madrid y Almería y Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001130.)	13887
— Sobre medidas para mejorar el entorno y el impacto acústico producido por el tránsito ferroviario en la estación de Renfe de Gavá (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000853.)	13889
— Relativa a mejoras en la estación de cercanías de Renfe en la ciudad de Gavá (Barcelona). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/000968.)	13889

	Página
— Relativa al enterramiento de las líneas de alta tensión que circundan o atraviesan las calles de distintas localidades de la Comunidad de Madrid, así como distritos y barrios de la capital. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. (Número de expediente 161/000944.)	13893
— Sobre el proyecto de desdoble del ferrocarril en la estación de Puerto Real (Cádiz). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000952.)	13896
— En defensa y reivindicación de la vía de alta capacidad Madrid-Tudela. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000975.)	13898
— Por la que se insta al Gobierno a regular adecuadamente el uso y pago de peaje ante circunstancias extraordinarias motivadas por la empresa concesionaria de la autopista que obliguen a los usuarios a utilizar un solo carril. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000978.)	13900
— Sobre modernización y rehabilitación de las líneas ferroviarias de Reus-Roda de Bará, Espluga de Francolí-Reus-Perafort y Ribarroja-Reus-Perafort. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001009.)	13902
— Sobre la ubicación del aeropuerto de Valencia. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001049.)	13902
— Por la que se insta al Gobierno a modificar el Real Decreto 73/1992, de 31 de enero, por el que se aprueba el reglamento de circulación aérea, al objeto de introducir la previsión del uso de las lenguas del Estado distintas del castellano en las comunicaciones terrestres en radiotelefonía dentro de los límites de las respectivas comunidades autónomas con lengua propia. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/001110.)	13905
— Relativa a la previsión de rellenos en la ría de Vigo (Pontevedra). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001133.)	13906
— Relativa a la construcción de un paso elevado subterráneo en la carretera N-642 a su paso por la parroquia de Cangas en el ayuntamiento de Foz (Lugo). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001111.)	13909
— Relativa a la elaboración de un plan de eliminación de pasos a nivel. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001156.)	13911
— Sobre adopción de medidas para mantener y mejorar las redes de carreteras provinciales. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001191.) ...	13913
— Relativa a la planificación de la carretera N-651 a su paso por las parroquias de Vilar y Andrade, en el ayuntamiento de Pontedeume (A Coruña). Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/001202.)	13916

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

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, buenos días. Vamos a dar comienzo a la sesión número 29 de la Comisión de Infraestructuras para el debate y votación de distintas proposiciones no de ley.

Como saben, SS.SS., se han producido, de acuerdo con la Mesa y portavoces, algunas peticiones de cambio que han sido aceptadas por unanimidad de los por-

tavoces. Han sido las siguientes: La proposición que figuraba en el orden del día con el número 11 se va a debatir en primer lugar. Se correrá el turno, siguiendo las demás en el mismo lugar en el que figuraban en el orden del día, hasta llegar a la número 10. En ese momento por la 10 se verá la que figuraba con el número 12. Volverá a seguir corriendo el turno. Una vez iniciada la Comisión, no se admiten más cambios en el orden del día. Por lo tanto pueden estar ustedes tranquilos y reposar para atender a los debates que se van a producir.

PROPOSICIONES NO DE LEY

— SOBRE LA MEJORA DE LAS CONEXIONES FERROVIARIAS DE CARÁCTER REGIONAL DE ALMERÍA CON GRANADA Y SEVILLA, ASÍ COMO DE LAS GRANDES LÍNEAS ENTRE ALMERÍA Y MADRID Y ALMERÍA Y BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001130.)

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos el debate con la proposición número 11, como ya hemos dicho, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Creo que SS.SS. conocen perfectamente el correlato existente entre la conectividad de un área y su desarrollo socioeconómico. Nos parece que desde el punto de vista de conexiones ferroviarias Almería tiene importantísimas carencias que inciden en este desarrollo socioeconómico, tanto en distribución de sus productos, de su conectividad de mercancías, como sobre todo en la industria turística que también depende casi unívocamente del grado de conexión, de la eficacia de las conexiones y transportes públicos entre el área y el resto. Podríamos hablar, señorías, de los problemas ferroviarios de Almería a medio y largo plazo. Ahí está el tema de la conexión con la alta velocidad, con el Euromed, la conexión con Levante y la falta de conexión vertebradora en horizontal con Andalucía. Yo creo que vamos a hacer un modelo de alta velocidad similar al modelo aéreo, es decir, que para ir desde Sevilla a Almería lo más rentable será hacer Sevilla-Madrid-Madrid-Almería. No parece que haya previsiones en horizontal eficaces.

Hoy, señorías, la proposición versa sobre las medidas a corto plazo, sobre el funcionamiento del día a día. Y sobre el funcionamiento del día a día y los compromisos que RENFE ha adquirido en los años anteriores traigo aquí algunos problemas, algunos problemas como la cadencia de conexión con Granada, que sigue siendo con muy pocos trenes, y hay una petición para que, al menos cada dos horas, surjan conexiones entre ambas ciudades. Por tanto, éste no es un problema de trazar nuevas vías, sino de poner nuevos trenes, poner nuevas cadencias. Hay también problemas de conexión entre Almería-Linares-Córdoba-Sevilla; también de cadencia. Yo creo que hay que resolver mejor las conexiones. Hay problemas de conexiones con Madrid respecto a horarios. No sólo que haya más, sino que sea posible salir temprano de allí y volver tarde desde aquí, es decir, no a horas que casi nos obligan a hacer una noche en uno de los dos sitios, sino que las horas de salida y entrada de trenes entre las dos capitales hagan posible que se haga una gestión y se vuelva. Y también hay problemas de conectividad con Almería en el sentido de no conectar bien con el tren Granada-

Barcelona, que la vía Almería-Barcelona haga una conexión con el tren García Lorca, de forma que permita también mejor horario y mejores conexiones.

Estamos, por tanto, hablando de problemas de eficacia de los servicios actuales de conexión de Almería con el resto. No estamos hablando de nuevos trazados ni de nuevas inversiones. Además, hay que insistir en que ha habido compromisos de la unidad de RENFE de estos años atrás para arreglar algunas de estas cuestiones. Creo, por tanto, que el objetivo es que a corto plazo se estudien esos problemas de cadencia, de calidad de conexiones, independientemente de que en su momento habrá que ver, en esta misma Comisión, qué problemas plantean las previsiones, como digo, a medio y largo plazo de las nuevas conexiones ferroviarias de Almería.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Socialista ha presentado una enmienda y para su defensa tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, nosotros compartimos la inquietud del señor Núñez sobre las conexiones ferroviarias de Almería tanto con Granada y Sevilla como con Madrid y Barcelona, pero creo que no están todos en el mismo plano. **(Rumores.)**

Empezaré hablando, en primer lugar, de la situación regional. La situación del transporte regional entre Almería, Granada y Sevilla está regulada por un convenio entre la Junta de Andalucía y la propia RENFE. **(Rumores.)** Según ese convenio hay una parte importante que todavía no se ha podido llevar a cabo, en concreto la sustitución del material que hay actualmente por un material móvil basculante, lo que reduciría los trayectos actuales, que son de cinco horas a Sevilla y de dos horas y diez minutos a Granada; los reduciría considerablemente en el trayecto a Sevilla quedando en un tiempo de cuatro horas y media. **(Rumores.)** Ese tiempo es totalmente competitivo con el tiempo que se tarda en estos momentos a través de la carretera. Por tanto creemos...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, perdóneme. Señorías, quieren guardar silencio, por favor, sobre todo los del fondo. No se entiende lo que dicen los oradores, no se entiende porque no se escucha. Lo entendemos perfectamente pero no podemos oírlo.

Puede usted seguir señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Creemos que es importante que se resuelva este problema técnico y se pueda disminuir realmente el tiempo de viaje, porque para nosotros la calidad en el viaje es uno de los elementos fundamentales, que el tiempo del recorrido sea, si no de la misma magnitud que el tiempo del automóvil, sí que sea un tiempo similar y esto lo pondría en ese orden de magnitud.

También se ha tratado el tema de la alta velocidad. Es importante que en el proyecto de alta velocidad den-

tro de Andalucía haya una propuesta de la Junta de Andalucía en el sentido de que exista un eje transversal que vaya desde Cádiz no solamente hasta Granada, sino hasta Almería. Esta es una cuestión que reivindicaremos también en su momento porque creemos que es bastante razonable por lo que supone de cohesión para el territorio andaluz.

En el segundo orden de lo que plantea la proposición no de ley del Grupo Mixto hemos de decir que estamos totalmente de acuerdo con que (esto ya se había debatido precisamente en esta Comisión) no parece razonable que los ciudadanos que hagan el viaje Almería-Madrid tengan que pernoctar necesariamente en Madrid. Por tanto, apoyamos claramente, como lo hemos hecho en otras ocasiones, que haya un expreso nocturno que haga el trayecto Almería-Madrid.

Lo que nosotros planteamos en la enmienda es que la mejora del servicio ferroviario a corto plazo no pasa solamente por mejorar el material móvil, que es necesario, que lo apoyamos claramente, sino también por mejorar las infraestructuras que se están utilizando en este momento. La verdad es que, aunque el ministro de Fomento no sea claro en cuanto a los plazos que va a suponer la alta velocidad, ya empezamos a ser conscientes en Almería de que la alta velocidad no va a ser una realidad, en Almería, si es que lo es, antes del año 2010. Por tanto, no podemos seguir condenando a los ciudadanos de Almería o a los ciudadanos que visitan Almería, porque es una ciudad altamente turística, a que sigan tardando en el trayecto de Madrid a Almería siete horas. Es imprescindible y le planteamos al Grupo Mixto si acepta esta enmienda que nosotros presentamos que se mejore el tramo entre Huéneja-Linares-Baeza, que son 160 kilómetros. Electrificar esos 160 kilómetros no supone una gran cantidad de dinero. Probablemente, según dicen algunos técnicos, no sea más de los 700 millones de pesetas y eso supondría disminuir el tiempo del trayecto en una hora y media. Ya no estaríamos hablando de siete horas que se tarda en este momento, sino de cinco horas y media, que es un tiempo bastante razonable para un trayecto de poco más de 500 kilómetros.

En cuanto al tema que plantea la proposición no de ley, de que una combinación o una relación de Almería salga y conecte con el tren hotel Gibralfaro que hace el trayecto de Granada a Barcelona, por supuesto que estamos totalmente de acuerdo.

Termino insistiendo en que nuestra enmienda lo que pretende es mejorar las infraestructuras, no solamente el material móvil; en ese sentido sería una enmienda de adición a la proposición no de ley que ha planteado el Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Por el Grupo Popular el señor Matarí tiene la palabra.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Muy brevemente, señorías, voy a fijar la posición de mi grupo en esta proposición no de ley presentada por el señor Núñez Castain y a la que el Grupo Socialista ha presentado una enmienda.

Efectivamente, señor Núñez, Almería carece hoy de infraestructuras y conexiones ferroviarias, sobre todo infraestructuras adecuadas y seguramente acordes con lo que es en estos momentos el desarrollo socioeconómico de nuestra provincia y precisamente por esta razón el Gobierno del Partido Popular ha puesto en marcha iniciativas históricas y ha tomado decisiones en materia ferroviaria que vienen a mejorar en términos de calidad el servicio ferroviario con el que cuenta Almería. Y sobre todo han venido a significar una garantía de futuro que nuestra provincia jamás había tenido y, aunque el señor Contreras hoy vuelva a reproducir debates que ya hemos tenido en esta Comisión en cuanto a la alta velocidad y a la garantía de que eso se pueda producir, yo creo que hoy los almerienses y Almería saben que por primera vez los planes de infraestructuras del Gobierno cuentan con nuestra provincia a la hora de planificar y programar las grandes infraestructuras y que la alta velocidad en Almería será una realidad dentro del Plan de infraestructuras 2002-2007. Como decía, nunca Almería había sido contemplada en los grandes planes de infraestructuras y esa es la razón, precisamente, de la situación actual de nuestras infraestructuras. El actual plan va a significar para Almería a medio plazo recuperar atrasos históricos y situarse tanto en infraestructuras ferroviarias como en otras infraestructuras de carreteras o aeroportuarias en el mejor nivel posible y vamos a ver satisfechas todas nuestras necesidades con este plan que está en ejecución en este momento.

En su programa de alta velocidad se contempla la conexión entre Madrid y Almería a través de las líneas de alta velocidad Madrid-Castilla La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y Murcia-Almería, lo que reducirá el tiempo de viaje entre Madrid y Almería de las seis horas cuarenta y cinco minutos actuales a tres horas quince o treinta minutos aproximadamente. También dentro del programa de alta velocidad se contempla la línea Madrid-Linares-Jaén, cuya ejecución también mejorará los tiempos entre Madrid y Almería por la línea Madrid-Linares-Almería. Por otra parte, dentro del programa de mejora de la red convencional se acometerán actuaciones en la línea convencional Linares-Almería. En consecuencia, con todas estas actuaciones previstas en el Plan vigente de infraestructuras se mejorarán sensiblemente los tiempos de viaje y las conexiones entre Almería y el resto de provincias y de ciudades de España.

Por otra parte, es cierto que dentro de este marco de actuaciones, que evidentemente son actuaciones a medio plazo, pero actuaciones comprometidas y en marcha, siempre será posible, aunque con limitaciones, mejorar los servicios actuales y adecuarlos a las

demandas realmente existentes. Este tema es importante porque hay que pedir lo que realmente en este momento se necesita y eso se ve si se estudia la oferta y la demanda que existe en el mercado en este momento. Y eso, señorías, señor Núñez, señor Contreras, es lo que se está haciendo por parte del Ministerio de Fomento y por parte de RENFE.

En la proposición no de ley se plantean dos cuestiones. Por un lado, las conexiones de carácter regional y, por otro lado, las conexiones de grandes líneas en concreto con Madrid y con Barcelona. Muy brevemente quiero hacer algunas consideraciones que revelan, a juicio de nuestro grupo, que las cosas no son como se plantean en esta proposición. Respecto a las conexiones de carácter regional, usted conoce, señor Núñez, seguro que mejor que yo, que para servir estas líneas como decía el señor Contreras se firmó un convenio entre la Junta de Andalucía y RENFE, convenio que se renueva cada año (precisamente estos días se está negociando su renovación y el señor Contreras debería ser un poquito prudente para dejar que esa negociación, como sucede casi siempre, vaya bien y resulte satisfactoria para ambas partes), convenio por el cual la Junta de Andalucía, como se hace en otras comunidades autónomas con otras líneas regionales también deficitarias, subvenciona la explotación de estos servicios y de estas líneas regionales. Puedo decirle que la relación Almería-Granada-Sevilla está servida con trenes tipo TDR a los que hay que sumar otro tren que hace Almería-Granada de más reciente creación. Respecto a lo que decía el señor Contreras de los trenes basculantes, tendría que saber, y si no lo sabe yo se lo digo, que en estos momentos se están realizando las pruebas necesarias que permitirán en breve que empiecen a circular estos trenes por esas vías. Y tengo que señalarle que el nivel medio de ocupación de estos trenes, de los tres trenes TDR Almería-Granada-Sevilla más el tren que se añadió Almería-Granada, es apenas del 50 por ciento: entre 65 y 110 viajeros por servicio. Plantear hoy que son necesarios nuevos servicios es desconocer la demanda actual de este corredor Almería-Granada-Sevilla. Por tanto los servicios actuales son, a nuestro juicio, más que suficientes para atender la demanda existente y nada parece indicar que sea necesario aumentar la programación de los servicios actuales. Es cierto que, efectivamente, podía haber un compromiso de RENFE de incrementar esas conexiones, pero siempre que se llegara a unos determinados umbrales de ocupación y siempre que la demanda exigiera nuevos servicios y eso, señorías, en este caso creemos que, de acuerdo con los datos que les acabo de señalar, no se ha producido. Por otro lado, lo que es la petición de establecer un servicio diario Almería-Linares-Córdoba-Sevilla no parece tampoco que pueda venir a satisfacer ninguna demanda práctica porque los tramos parciales de este servicio ya están siendo cubiertos cada uno de acuerdo con sus necesidades.

Respecto a las conexiones de grandes líneas Almería-Madrid, Almería-Barcelona, tengo que manifestarles muy rápidamente que la oferta del servicio del pasado mes de junio en la relación Almería-Madrid ha pretendido potenciar el tráfico de carácter diurno incorporando nuevo material de última generación, el más moderno, como es el Talgo 7. Los nuevos Talgo 7, uno en cada dirección, han venido a sustituir, que no a suprimir, el servicio nocturno de material convencional y que en el ámbito comercial no respondía a las necesidades actuales de los clientes que hacen este recorrido. Tengo que manifestarles, como ya lo hice en otro debate reciente de esta Comisión, que estas actuaciones suponen una apuesta por la modernización de estos servicios ferroviarios con Almería al incorporar un material de gran calidad que sólo es utilizado en la actualidad en tres relaciones de mucha demanda, como son las relaciones Madrid-Barcelona, Madrid-Alicante y Madrid-Pamplona. Por último, en cuanto al servicio Almería-Barcelona, desde el pasado 27 de enero este servicio se presta con un material Arco, también mucho más moderno que el que lo servía hasta ahora con un material convencional. Y quiero darle aquí también el dato, porque la oferta es adecuada a la demanda existente, de que hoy la ocupación de este tren es del 68 por ciento sobre 80 plazas que se ofertan. Este reciente cambio, como decía, pasando de un material convencional al tren Arco, que es un producto que comenzó a prestar servicio en el corredor mediterráneo, Barcelona-Valencia-Alicante, es una buena muestra de las mejoras de calidad que se están produciendo y que sin duda se seguirán produciendo a medio y corto plazo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Núñez sólo para decirnos si acepta usted la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Sí, señor presidente, creo que entra dentro de las medidas a corto plazo; es una de ellas; la acepto como enmienda de adición porque esa es la medida del Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Se votará con el añadido de la enmienda del Grupo Socialista.

— **SOBRE MEDIDAS PARA MEJORAR EL ENTORNO Y EL IMPACTO ACÚSTICO PRODUCIDO POR EL TRÁNSITO FERROVIARIO EN LA ESTACIÓN DE RENFE DE GAVÁ (BARCELONA) PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000853.)**

— **RELATIVA A MEJORAS EN LA ESTACIÓN DE CERCANÍAS DE RENFE DE LA CIUDAD DE GAVÁ (BARCELONA) PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000968.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir las proposiciones 1 y 2. Para iniciar el debate tiene la palabra doña Presentación Urán, en nombre del Grupo Federal de Izquierda Unida.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, la enmienda que presenta mi grupo parlamentario está planteada en aras de conseguir que las instalaciones ferroviarias se potencien. Desde nuestro grupo parlamentario defendemos que uno de los medios de transporte que más hay que potenciar y que, desde luego, más favorece la circulación de las personas sobre todo en determinadas zonas de las áreas metropolitanas son los trenes de rodalías o de cercanías que prestan un servicio especialmente bueno a los ciudadanos en tiempo y en comodidad. Pero las instalaciones de infraestructuras que se van sucediendo en los distintos municipios a los que dan servicio los trenes de cercanías, además pertenecen también a líneas de grandes recorridos con alta densidad de tráfico, y suelen estar en muchas de las ocasiones si no en unos estados no excesivamente buenos, sí con unos deterioros lo suficientemente amplios como para que los ciudadanos y las ciudadanas de los municipios afectados puedan y deban reclamar. Desde luego desde nuestro punto de vista esta Cámara debe instar al Gobierno a que proceda a las obras necesarias o a las mejoras no solamente de las infraestructuras sino del entorno que rodea las instalaciones.

En general, casi todas las estaciones de RENFE, sobre todo en municipios medianos fundamentalmente, han tenido espacios que en su día o en su inicio fueron zonas verdes y esto ocurre en este caso con la ciudad de Gavá. Hay una parte anexa a la estación que en su día, años ha, fue un jardín, que hoy está totalmente abandonado y que supone, además, un foco de infección por la acumulación de aguas por la lluvia o por otras razones y supone un foco de insalubridad para los ciudadanos, porque, además, hay que tener en cuenta que normalmente en casi todas estas localidades primero estaban las vías del ferrocarril y en torno a ellas se ha ido tejiendo un desarrollo urbanístico que fundamentalmente en la década de los años sesenta fue poco planificado y las distancias entre los edificios y la propia estación no superan en algunos casos, y en concreto el de la ciudad de Gavá, los 10 metros entre las fachadas de las casas y la propia zona de la que estamos hablando, y supone un foco posible de infección y de insalubridad para los ciudadanos y ciudadanas que viven en esta zona.

Lo que plantea nuestra enmienda, señorías, es que se hagan una serie de intervenciones desde el Gobierno a través de RENFE para que se pueda hacer una vallado perimetral de la estación de Gavá y que, además, se haga una limpieza y mantenimiento de los jardines que están en la zona adyacente al edificio de la estación y que puedan garantizar la seguridad, porque, además,

los vallados que hace RENFE suelen ser a través de celosías para que no haya un impacto visual para los ciudadanos pero también son lo suficientemente débiles, por decirlo de alguna forma, para que actos vandálicos suelen tenerlos siempre de una forma inadecuada, y también esto supone un riesgo para las personas que utilizan la estación porque no solamente se utiliza el acceso por la vía normal de la estación sino que, cuando las vallas están deterioradas, se suele saltar por ellas con el riesgo consiguiente, por la circulación de trenes, para las personas que de una manera, si quieren ustedes irresponsable, hacen este uso de la valla deteriorada. Pero es una realidad y esa realidad debe, por lo menos desde nuestro punto de vista, pretender que no suponga ese riesgo para las personas. Esa es la propuesta que estamos haciendo: que haya un vallado de seguridad; que se planteen las limpiezas necesarias en los jardines y que, además, se haga una evaluación del impacto acústico que el gran tráfico de trenes que padece la ciudad de Gavá, pues estamos hablando de una línea no sólo de cercanías, sino de trenes de largo recorrido y de mercancías, puede provocar a los vecinos y vecinas que viven en una calle tan próxima a la estación y con una distancia tan pequeña como los 10 metros. Creemos que debe hacerse el estudio y que además la conclusión del estudio debe llevar a la instalación de determinadas medidas que supongan, precisamente, la absorción del impacto acústico que hay en la zona. Creemos que es una mejora en la calidad de vida de los ciudadanos y pensamos que esta Cámara ha de ser sensible y es sensible, seguramente, a todas estas iniciativas que presentamos.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Puigcercós por el Grupo Mixto.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: Señoras diputadas, señores diputados, con esta proposición no de ley, en la misma línea que la ha presentado el Grupo Federal de Izquierda Unida, Esquerra Republicana de Catalunya quiere poner solución a una situación que ya venimos sufriendo en la comarca del Baix Llobregat, concretamente en el municipio de Gavá, durante unos cuantos años. Estamos hablando de Gavá: Gavá es un municipio del Baix Llobregat que utiliza esta estación de RENFE conjuntamente con otro municipio que es Vegas. Estamos hablando de una población estimada de 50.000 habitantes y esta es una comarca que se encuentra el hiterland de Barcelona en un área demográfica muy importante, con una presión demográfica sobre Barcelona en lo que son los transportes: muchas personas trabajan o van por servicios a la ciudad de Barcelona o al revés; algunos que pueden trabajar en Gavá en los polígonos industriales de la zona también utilizan el tren en el otro sentido. Por eso esta estación es una estación clave como todas las estaciones de RENFE del Baix Llobregat y del hiterland, de lo que

podríamos definir como el área metropolitana de Barcelona. En este sentido, esta proposición no de ley lo que quiere es dignificar una estación de RENFE, que tenga sus buenas condiciones, que mucha gente de este entorno de Gavá y Vegas pueda llegar a la estación en coche; no tener que aparcar o ser una epopeya diaria poder aparcar. Y para poder hacer esta combinación necesaria para utilizar el tren, es la modalidad más rápida, más barata, más eficiente y menos contaminante Y, en este sentido, pensamos que tendríamos que tener el apoyo del Partido Popular, porque en una Comisión de Infraestructuras este diputado le preguntó al ministro de Fomento si realmente la gran inversión que significaría el tren de alta velocidad conllevaría una reducción en el gasto de mantenimiento, de mejora de las líneas de tren convencional, lo que en términos economistas llaman la famosa canibalización de las líneas; es decir, una gran aportación económica a la construcción del tren de alta velocidad conlleva, evidentemente, la reducción presupuestaria hacia lo que llamamos tren convencional y sus infraestructuras. En este caso, si hacemos caso al ministro que aseguró que no sería así, creemos que la sensibilidad por parte del Partido Popular será evidente para solucionar tres problemas que nosotros planteamos en esta proposición no de ley. El primer problema es evidente: es, como decíamos antes, la mejora, la ampliación del parking de la estación de RENFE de Gavá, una ampliación que, ya aprovecho para manifestarme sobre una enmienda que se me ha planteado desde el Grupo Socialista, incluso mejora técnicamente y hace más viable este parking, sea en altura o sea subterráneo, para mejorar su infraestructura. En segundo lugar, otro planteamiento es, evidentemente, el acceso. Podríamos hacer un libro negro sobre las estaciones de RENFE en el sentido que hay muchos problemas de accesibilidad y muchas veces se incumple la propia normativa para la gente que tiene problemas por movilidad reducida y, en ese sentido hay una rampa, pero hay que mejorar el acceso a las líneas y el acceso a la misma estación. Un tercer problema, que ha sido ya explicado por la diputada Presentación Urán, es, evidentemente, el problema de la zona del jardín que tiene graves problemas de seguridad con una valla y, además, está absolutamente descuidado y sin un mantenimiento. Son tres problemas que nosotros creemos que con buena voluntad y con una política, yo diría, de mantenimiento y de mejora de todas las infraestructuras, tendría que ser aprobado sin ningún problema. Repito: la mejora del parking en este sentido para que tengamos el aparcamiento disuasorio en condiciones; en segundo lugar, mejorar los accesos a andenes y vías a personas con movilidad reducida; en tercer lugar, reforzar las verjas de las instalaciones, especialmente la que rodea el pequeño jardín de la estación para impedir, incluso, que podamos tener un día un accidente mortal, porque se puede acceder sin la verja

directamente a las vías; y, finalmente, la limpieza y la mejora para adecentar el jardín de la estación.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene presentada una enmienda el Grupo Catalán. Para su defensa tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: La enmienda que se presentó en su día, cuando correspondía, era simplemente una enmienda muy sencilla a la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida, con la cual estamos totalmente de acuerdo, al igual que también la que presentara el señor Puigcercós, porque lo que se pretende es mejorar y que se deje en condiciones perfectas o, al menos óptimas, toda la instalación de esta estación que tiene verdaderamente mucha importancia en la zona y, al tener mucha importancia y por el mucho tráfico que tiene, hay que cuidarla y eso no se ha hecho y no sólo aquí, sino en muchas estaciones de la red de RENFE. A nosotros nos parece bien lo que se pide, pero hemos presentado una enmienda, es una sencilla enmienda, pues al crear una comisión de seguimiento creemos que también, de la misma manera que se pide que esté el Gobierno central, la Gerencia de Cercanías de RENFE, el Gobierno municipal, asociaciones de vecinos, nosotros, tiene que tener en la comisión representación la comunidad autónoma, porque tiene algunas competencias. Esta era sencillamente nuestra enmienda. Esto me sirve a la vez para decir que vamos a dar nuestro apoyo a ambas proposiciones no de ley.

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

La señora **MIRALLES I GUASH**: Señorías, es cierto que las infraestructuras ferroviarias y más concretamente los trenes que pasan por zonas densamente pobladas, donde las vías están situadas cerca de los edificios habitados, producen una serie de molestias que, en la medida de lo posible, tendríamos que solucionar o como mínimo disminuir o mitigar. Sin embargo, esto no es exclusivo del municipio de Gavá. Este es un problema que comparten muchos municipios del área metropolitana que están situados a lo largo de la línea férrea que va desde Barcelona por la costa hasta Tarragona: municipios como Castelldefels, Sitges, Vilanova... presentan la misma situación que el municipio de Gavá. Por lo tanto, los socialistas votaremos a favor de las dos iniciativas, pero reclamamos que las soluciones que se puedan obtener en el estudio de evaluación de impacto acústico del tránsito ferroviario sean soluciones aplicables a otros municipios que estén en la misma situación.

Por lo que respecta a la iniciativa presentada por el Grupo Mixto, nosotros presentamos una transaccional al punto 1 de la proposición no de ley. El texto sería: Ampliar el aparcamiento de disuasión de la estación de Gavá en los propios terrenos que ya ocupa el aparca-

miento, titularidad de RENFE, bien en subterráneo o bien en altura.

El señor **PRESIDENTE**: Si es tan amable la hace llegar a la Mesa en el caso de que fuera aceptada.

Tiene la palabra la señora Rodríguez, por parte del Grupo Popular.

La señora **RODRÍGUEZ LÓPEZ**: Señorías, ante todo quiero agradecer tanto a la diputada como al diputado proponente estas proposiciones no de ley sobre la estación de RENFE de Gavá y el interés que han demostrado por la situación de este municipio de la provincia de Barcelona, aunque en ocasiones, como nos sucede hoy, esta situación está ya prevista anteriormente por las autoridades del Ministerio de Fomento.

El municipio de Gavá ha aumentado su población, su industria y por lo tanto el tráfico y el comercio en los últimos años de una manera considerable. Tenemos que recordar que Gavá es una población del área metropolitana donde, como muy bien ha comentado el señor Puigcercós, no tan sólo da cabida a la población de Gavá, sino también de todas las poblaciones de mucha densidad de población del área metropolitana de Barcelona. Todo esto ha afectado al tránsito de mercancías y de personas a través de la estación de ferrocarril, que ha pasado a ser una de las más transitadas de toda la zona. Dada esta situación de aumento considerable del tráfico ferroviario que se venía produciendo en los últimos años, el Ayuntamiento de Gavá y RENFE mantuvieron en su momento una serie de conversaciones para buscar una solución adecuada a toda la problemática relacionada con la integración urbana del ferrocarril a su paso por el municipio de Gavá a través de la permeabilización del trazado, una mejora de los pasos inferiores, mayor seguridad entre las instalaciones ferroviarias y el entorno urbano y la supresión del paso a nivel. Por otro lado, referente al aparcamiento que proponía el señor Puigcercós, es de lamentar que RENFE no posee los terrenos próximos a estas estaciones de Gavá para poder ser utilizados como aparcamientos. Además, las barreras que actualmente existen son las diferencias de nivel entre el vestíbulo y los andenes producidos por imperativos constructivos a veces que son insalvables debido a la variada tipología y antigüedad de las construcciones, pero así y todo RENFE mantiene las actuaciones de nueva construcción y en las que se realizan remodelaciones integrales de las estaciones lo que hacen es adaptar a la legislación vigente en materia de personas con una movilidad reducida, la implantación de rampas, ascensores, escaleras mecánicas y plataformas, como recientemente se ha llevado a cabo en otras estaciones del entorno como son la de Martorell, San Adrián, etcétera, que también se llevarán a cabo en la estación de Gavá en función de la entidad de las actuaciones que se realicen y en estos momentos están siendo evaluadas por RENFE cercanías.

Por otro lado, a partir de estas conversaciones que ha mantenido RENFE con el ayuntamiento se ha hecho un convenio entre estas dos autoridades. Se ha hecho el convenio a través del Ayuntamiento de Gavá y de la unidad de negocios de mantenimiento de infraestructuras. Este convenio es antiguo de 7 de febrero de 1994. En este convenio se regula de una forma precisa la colaboración necesaria entre ambas partes para solucionar aspectos como el que se solicitaba por parte de doña Presentación referente al vallado perimetral de la estación, la limpieza, el mantenimiento y todas estas cuestiones que podían ocasionar insalubridad para el entorno. El compromiso de realizar la protección de seguridad y las actuaciones de limpieza y el mantenimiento corresponden al Ayuntamiento de Gavá, pero hubo una deficiente interpretación de este mismo convenio y es lo que ha provocado la situación actual, que será solventada en breve, según hemos sido informados por parte de RENFE, con las conversaciones que han estado manteniendo con el Ayuntamiento de Gavá.

Por otro lado, se considera innecesaria la creación de una comisión de seguimiento puesto que el convenio de cooperación suscrito por el Ayuntamiento de Gavá establece y delimita bien claramente los compromisos y responsabilidades que ambas partes deben asumir, por lo que dada la situación, que ya está encarrilada, y toda la previsión existente, nuestro grupo va a votar en contra a la proposición no de ley a la que nos referimos. Referente a las enmiendas que nos ha presentado Convergència i Unió consideramos que no ha lugar a tenerlas en consideración por la exposición que acabo de hacer.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les recuerdo que estas proposiciones serán votadas la primera de ellas con una enmienda de CiU que doña Presentación nos va a decir si acepta o no en este momento y la segunda una transaccional que también el señor Puigcercós nos dirá, después de doña Presentación, qué va a hacer con ella.

Tiene usted la palabra señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Pensaba que ya no tenía derecho a decir este grupo parlamentario si aceptaba o no la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, que efectivamente aceptamos.

El señor **PRESIDENTE**: Hemos adivinado su pensamiento, doña Presentación.

Y a continuación el señor Puigcercós nos dice si aceptará o no la transaccional del Grupo Socialista.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA**: La aceptamos, señor presidente.

— **RELATIVA AL ENTERRAMIENTO DE LAS LÍNEAS DE ALTA TENSIÓN QUE CIRCUNDAN O ATRAVIESAN LAS CALLES DE DISTINTAS LOCALIDADES DE LA COMUNIDAD DE MADRID, ASÍ COMO DISTRITOS Y BARRIOS DE LA CAPITAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA. (Número de expediente 161/000944.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba en el orden del día con el número 3.

Tiene la palabra doña Presentación para su defensa.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, ya hemos debatido en la legislatura pasada en la Comisión de Industria, y en esta legislatura en la Comisión de Ciencia y Tecnología, la necesidad de tomar medidas en torno a los campos electromagnéticos que, según determinados informes de expertos, sobre todo los campos electromagnéticos producidos por las torres de alta tensión, pueden producir en la salud de las personas. No es un problema nuevo, no es un tema nuevo y, señorías, hay que afinar, tomar medidas desde las instituciones para conseguir la colaboración y, desde luego, la adopción o el inicio de las infraestructuras necesarias para eliminar los campos electromagnéticos, enterrando en la mayoría de los casos las líneas de alta tensión para que no puedan producir los efectos dañinos que los informes dicen. En concreto, señorías, en la iniciativa que presenta mi grupo parlamentario en cuanto a la Comunidad de Madrid hay un informe elaborado a petición de la fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Madrid tras las denuncias que se practicaron por parte de los vecinos residentes en localidades como Aravaca o en barrios como La Latina, Usera, Vallecas, Herrera Oria, todos ellos de la propia capital de Madrid. En este informe, señorías, se decía y se dice que estudiadas algunas de las líneas estas generan campos electromagnéticos de una intensidad hasta seis veces superior a la exposición máxima recomendable. Por lo tanto, señorías, estamos hablando de un tema que puede afectar de una manera muy seria a la salud de las personas, cuando hay que tener en cuenta que muchos de estos tendidos pasan a una distancia como máximo de 20 metros de centros educativos, cuando la distancia mínima que han tenido es de 16 metros. Creemos que es importante que, utilizando y aplicando no solamente el principio de precaución sino ante los informes que existen en una situación de estas características, se obligue, en aplicación de la Ley de regulación del sector eléctrico, a las compañías eléctricas a que inicien las obras necesarias para que se entierren las líneas de alta tensión empezando, fundamentalmente, por aquellas que afectan a núcleos habitados, ya sean centros educativos o zonas residenciales.

Señorías, no queremos y no creemos que sea necesario volver a discutir una vez más si son dañinos. Se está por encima de los mínimos recomendables o de los máximos exigibles y, señorías, no podemos esperar a comprobar dentro de equis tiempo que sí, que realmente afectan a la salud de las personas, porque estamos hablando de calidad de vida, porque estamos hablando de la salud y, cuando se ha producido un daño normalmente es mucho más difícil de reparar y mucho más costoso para la persona que ha perdido su salud. Por lo tanto, señorías, nuestra iniciativa lo que plantea es que en el menor tiempo posible —ni tan siquiera estamos hablando de plazos concretos sabemos la entidad que tienen estas obras y el coste económico que puede suponer, pero es necesario iniciar ya las obras de infraestructura— se desarrolle la ley que regule el sector eléctrico en lo que se refiere a las líneas de alta tensión, en las medidas de seguridad y prevención para evitar ese potencial riesgo. Que se incluya la dotación presupuestaria necesaria para que realmente la comisión del sistema eléctrico nacional y el órgano consultivo puedan estudiar, además, medidas necesarias para la modificación o supresión de las líneas de alta tensión en las localidades y barrios de Madrid afectados por esta situación. Y, además, planteamos, señorías, que se celebren los convenios necesarios con las comunidades autónomas que puedan verse afectadas por las mismas líneas de alta tensión y que estén próximas a las zonas habitadas o a los colegios.

Señorías, es una iniciativa que lo que pretende es empezar a plantear la solución a un problema que consideramos que es importante; no podemos seguir esperando a saber si realmente afecta o no a la salud de las personas, porque, entonces, ya la habremos afectado y puede ser irreparable.

El señor **PRESIDENTE**: El Partido Socialista tiene presentada dos enmiendas. Tiene la palabra para su defensa el señor Quintana.

El señor **QUINTANA VIAR**: En primer lugar, coincidimos con la iniciativa del Grupo de Izquierda Unida, iniciativa que es preocupación no solamente de la mayoría de los municipios de esta comunidad como consecuencia de no tener resuelto este problema de la subterrnealización de líneas eléctricas y también porque día a día cada vez hay un mayor número de vecinas y de vecinos que tienen una mayor sensibilidad en lo que se refiere a las líneas aéreas de alta tensión.

Es verdad que se está produciendo, y esto va cada día en aumento, un mayor número de protestas, de reivindicaciones de carácter vecinal, con respecto a esta cuestión, y como consecuencia de una falta de respuesta de las administraciones cada día se están presentando mayor número de denuncias tanto en la Fiscalía de Medio Ambiente, como es el caso de Madrid, como a los tribunales de justicia. Cada día se van incrementan-

do los informes elaborados por expertos que coinciden en cuanto a limitar la exposición del público a los campos electromagnéticos. Por lo tanto, si bien es cierto que desde la Comunidad de Madrid se ha intentado dar una respuesta, es una respuesta a nuestro entender insuficiente, porque las partidas presupuestarias en este momento con respecto a este problema significaría, que hasta dentro de 58 años no se resolvería la situación existente en nuestra comunidad. Por ello nos parece razonable apoyar esta iniciativa en el sentido que estamos comentando. Bien es cierto que hay un reglamento, un reglamento aprobado recientemente, que establece algún tipo de herramientas que con anterioridad no existían; la mayor parte de los municipios en sus planes generales de ordenación urbana tienen establecida la subterrnealización de estas líneas y por parte de las compañías suministradoras, a fecha de hoy, no se está haciendo caso y en el reglamento sí que se recoge este tipo de limitación, de forma que las compañías cumplieren estas demandas y estas ordenanzas existentes en los planes generales. Es verdad que dicho reglamento establece una cuestión que hasta la fecha no estaba resuelta, que es la definición de los famosos pasillos, y difícilmente puede estar un pasillo definido cuando hay líneas de alta tensión en la mayoría de nuestras ciudades que pasan por viviendas o por centros educativos. Vamos a apoyar, obviamente, que se resuelva esta situación; entendemos que se deben implicar no solamente las administraciones autonómicas y municipales, sino también las compañías suministradoras y, obviamente, la Administración central. En este sentido, si me lo permite el señor presidente, leo las dos enmiendas: Una es que se incorpore al tejido urbano consolidado de la región de Madrid, es decir, a los municipios existentes y que lo vienen demandando desde hace varios años. La razón es que la incidencia de las líneas de alta tensión en la región de Madrid sí que es un problema global que no solamente afecta a los distritos, sino a todas las ciudades metropolitanas. La otra enmienda sería: Promover la participación e implicación de todos los sectores afectados, con especial incidencia en la responsabilidad de las empresas suministradoras. Que las compañías suministradoras y productoras se responsabilicen de los efectos de sus tendidos sin carácter impositivo, pero sí con el debido marco de cooperación, creando programas de conjuntos de inversión que vayan terminando con este gran problema. En definitiva, que las compañías suministradoras junto con las administraciones locales, autonómicas y central sean capaces de desarrollar un plan que efectivamente puedan cofinanciar y en el menor tiempo posible se pueda resolver esta situación.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Puigcercós, tiene la palabra en nombre del Grupo Mixto.

El señor **PUIGCERCÓS I BOIXASSA:** Uno desconoce hasta qué punto la situación puede ser grave en el entorno de Madrid; puede entenderla, pero ese es un problema generalizable a todo el Estado. Aquí estamos ante una contradicción: el crecimiento de la demanda de consumo eléctrico es evidente; algunas compañías, como el caso de Endesa en Cataluña, que en este momento está en una situación de incapacidad total para el mantenimiento, la mejora de las instalaciones, y los cortes de energía. Pero, evidentemente, los usuarios, los consumidores, tanto industriales como domésticos, reclaman más energía eléctrica. Desde el Gobierno muchas veces se ha dado la excusa de que la oposición a determinados trazados de conducción de tendido eléctrico imposibilitaba una mejora del servicio. Esta no es la razón. Nosotros creemos que son dos problemas diferentes. Es verdad que en el caso de Cataluña, que conozco mejor, el crecimiento de demanda eléctrica sube tres y cuatro puntos por encima del crecimiento del producto interior bruto. También es verdad que faltan sistemas de conducción, pero también es verdad que las compañías hasta ahora han tenido barra libre; las compañías eléctricas, como mínimo Endesa en Cataluña ha tenido barra libre para pasar las líneas por donde quisiera. Hace falta reglamentación, hacen falta estudios definitivos; no los hay, es verdad. No los hay y hay estudios contradictorios sobre el impacto de las ondas electromagnéticas sobre las personas y, en definitiva, los bienes, pero en ese sentido lo que nosotros reclamamos es que haya una propuesta conjunta por parte de las distintas administraciones y que se cuadre a las compañías eléctricas. Desconozco la situación de Unión Fenosa y de Iberdrola en la Comunidad Autónoma de Madrid. Tengo entendido que ha habido convenios con la comunidad autónoma para soterrar tendido eléctrico. Pero esta situación en Cataluña ya es absolutamente desconocida; es una especie de expediente «X», lo que podía significar soterrar o el control del tendido eléctrico, como también puede pasar en la Comunidad Autónoma de Madrid, que seguramente en su zona metropolitana pasa cerca de escuelas, cerca de hospitales, cerca de residencias de la tercera edad o de zonas de viviendas.

En este sentido, pues, nuestro apoyo a la propuesta de Izquierda Unida es de sentido común y en definitiva, si acepta las enmiendas del Grupo Socialista, daríamos apoyo en ese sentido.

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

El señor **BARDISA JORDÁ:** La proposición no de ley de Izquierda Unida tiene, fundamentalmente, dos variantes. En primer lugar, habla del desarrollo reglamentario de la Ley del sector eléctrico. Está claro que el desvío de las líneas eléctricas de alta tensión se encuentra regulado en el artículo 58 de la Ley del sec-

tor eléctrico y esta ley, precisamente, ha sido ya desarrollada por parte del reglamento de líneas eléctricas de alta tensión y por un decreto, de 1 de diciembre de 2000, en el que se regulan las actividades de transporte, distribución, comercialización, suministro y procedimientos de autorización de instalaciones de energía eléctrica.

Por otro lado, es cierto que, efectivamente, existen líneas de alta tensión que no están enterradas y que suponen, como muy bien ha dicho la diputada, un riesgo a veces para las personas, pero tampoco debemos sacar las cosas de su sitio. Hay estudios de la Unión Europea y desde luego los niveles no han sido superiores a los recomendados por la Unión Europea. Lo que sí es cierto es que el problema existe. Pero el problema hay que llevarlo al sitio donde se debe resolver, donde están las competencias de este problema que son las comunidades autónomas, porque el Estado no tiene competencias en este tema. Las competencias en materia de salud pública han sido transferidas a la Comunidad Autónoma de Madrid y, además, la Comunidad Autónoma de Madrid es la que tiene competencias sobre autorización de instalaciones de producción, transformación, distribución y transporte de la energía eléctrica. La competencia está en la Comunidad Autónoma de Madrid y por lo tanto allí es donde se tenía que haber presentado esta proposición no de ley, lo cual no ha hecho Izquierda Unida ¿Y por qué no lo hace Izquierda Unida y nos trae esta proposición no de ley aquí? Pues porque precisamente en la Asamblea de Madrid hay ya aprobado un plan regional de infraestructuras eléctricas de alta tensión, plan que aprobaron todos los grupos parlamentarios de la Asamblea de Madrid, donde se afronta y se dice que se va a resolver, y se crea ya una comisión de estudio precisamente para resolver este problema en el que están todos los representantes del sector eléctrico, en el que está presente la Federación Madrileña de Municipios y municipios afectados y además se da entrada al Canal de Isabel II, a Gas Natural, a Gas Directo y a Repsol.

Quiero decir, en nombre del Partido Popular y dentro de las competencias que tiene el partido, que este es un problema que está resolviendo un gobierno del Partido Popular, el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Madrid que, precisamente, ha hecho frente a este problema. Y quiero recordarles a los señores diputados en este momento, como lo sabrán los diputados autonómicos que están en la Asamblea de Madrid, que precisamente el consejero de Economía de la Comunidad de Madrid, el señor Blázquez, en una reciente comparecencia en el pleno de la Asamblea, anunció precisamente la financiación de este plan, dijo que había 900 millones de euros para invertir en este período y, lo más importante de todo, que es lo que hacen los gobiernos del Partido Popular, es que no le cueste ni un duro al contribuyente, es decir, que esto se financie con financiación privada. ¿Qué ocurre? Que van a entrar el Canal

de Isabel II, Gas Natural, Gas Directo, Repsol, Endesa, e Iberdrola en este plan ¿Y qué es lo que se pretende? Se pretende, precisamente, en toda la Comunidad de Madrid hacer unas redes, señora diputada, de infraestructuras, creando corredores o pasillos que prevén la integración de redes y compatibilización de otros servicios, como son comunicaciones, como son gas, como es, precisamente, la conducción eléctrica. Esto es modernidad y esto es estar en el mundo. Por eso cada día los ciudadanos confían más en gobiernos del Partido Popular. Por eso gobernamos en el Ayuntamiento de Madrid, por eso gobernamos en la Comunidad de Madrid, por eso gobernamos en la nación. **(Rumores.)** Cada día confían más los ciudadanos en nuestros gobiernos y eso es real, es democrático, ahí están los votos ¿Por qué? Porque se están haciendo bien las cosas, señora diputada. En ese sentido, quiero remitirla otra vez a la Asamblea de Madrid. Propongan ustedes esto en el Asamblea de Madrid, que no lo han hecho; que sí lo ha hecho el Grupo Socialista. Hay una proposición no de ley, precisamente, aprobada por todos los grupos, que presentó el Grupo Socialista, que está consensuada, y como consecuencia de esa proposición no de ley se crea el Plan regional de infraestructuras eléctricas que se lleva a cabo por parte de quien tiene las competencias, que es la Comunidad de Madrid. Aquí muchas veces decimos que a las comunidades autónomas se les están quitando competencias... todo esto es a veces el discurso demagógico que se hace por parte de algunos diputados, cuando aquí precisamente las competencias están clarísimas: son de la Comunidad de Madrid y se van a llevar a cabo por la Comunidad de Madrid.

Quiero recordar, por último, que también los ayuntamientos tienen mucho que ver en este tema, porque, precisamente, el urbanismo, diseñar por dónde van a ir estas conducciones es competencia de los ayuntamientos. Y los ayuntamientos también lo están haciendo. Por cierto, el Ayuntamiento de San Fernando de Henares no está haciendo nada en este tema y pregunten ustedes por quién está gobernado. Sí lo están haciendo otros ayuntamientos, como el de Fuenlabrada, por ejemplo, que está enterrando líneas de alta tensión, o el Ayuntamiento de Pozuelo o el Ayuntamiento de Villanueva de la Cañada o el Ayuntamiento de Madrid, que también está empleando presupuesto en este tema. Lo que sí quiero dejar claro, señor presidente, y con esto termino, es que los ciudadanos estén tranquilos que este problema se va a resolver y se va a resolver sin poner ni un solo duro los ciudadanos, que es lo importante.

El señor **PRESIDENTE:** Doña Presentación tiene la palabra para decirnos si acepta o no las enmiendas del Partido Socialista.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Gracias, señor presidente, entre otras cosas por devolverme a la Comi-

sión de Infraestructuras porque pensaba que me había cambiado de ámbito.

Mi grupo parlamentario va a aceptar las enmiendas que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista porque creemos que perfeccionan la iniciativa, están en la línea que nosotros estábamos planteando y porque, además, esta Comisión tiene competencia para poder hablar y decidir sobre este tema.

— **SOBRE EL PROYECTO DE DESDOBLE DEL FERROCARRIL EN LA ESTACIÓN DE PUERTO REAL (CÁDIZ) PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000952.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 4.

Para su defensa tiene la palabra el señor Fernández Chacón.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Hoy el Grupo Socialista trae una proposición no de ley en la que básicamente lo que le solicitamos al grupo mayoritario en este caso de la Cámara es el diálogo y el consenso entre las instituciones implicadas, que son las que se tienen que poner de acuerdo para solucionar el problema que está planteando el proyecto sobre desdoble del ferrocarril en la estación de Puerto Real, en Cádiz.

Y haciendo memoria tengo que decir que ya en el Plan de ordenación del territorio de la bahía de Cádiz de 1997, donde hubo un consenso con los alcaldes, se proponían diversas actuaciones sobre la necesidad del desdoble del ferrocarril, duplicación de la vía en el corredor de transporte que va desde Jerez a Cádiz. Esta es una obra de gran transcendencia para los ciudadanos de la bahía de Cádiz, más de 500.000 habitantes, a los que de alguna manera les va a influir de forma muy notable el proyecto del que estamos hablando, porque estamos hablando de poner en contacto, de hacer fluido un transporte público eficaz, como es el ferroviario, con una frecuencia muy grande de trenes entre estas ciudades, que son cinco ciudades, que van desde Jerez, pasando por el Puerto de Santa María, Puerto Real, San Fernando y Cádiz, como he dicho anteriormente con más de 500.000 habitantes. Se trata de fluidificar los tráficoes en la zona de alguna manera. Pensamos que esta operación de gran envergadura va a incidir sobre el aspecto socioeconómico de este gran núcleo poblacional que representa la bahía de Cádiz. Este plan que se está llevando a cabo no está exento de problemas porque hasta ahora, por lo que llevamos visto, el diálogo y el consenso no han primado en todo el proceso. Debo recordar que tanto en Jerez como en Cádiz sí ha habido diálogo y consenso con las administraciones implicadas. En este caso los ayuntamientos, la Junta de Andalucía y el Gobierno central han llegado a un acuerdo en la realización de las obras a llevar a cabo en sus térmi-

nos municipales por el desdoble del ferrocarril. Tengo que decir que en Jerez se adoptó una vía mixta que consistía en integrar el tren de forma elevada en una parte y en otra soterrada; esa es la solución mixta. En Cádiz se optó por soterrar la vía del tren en todo el término municipal, con lo cual, como he dicho anteriormente, hubo diálogo, consenso, y se han cofinanciado estas obras de acuerdo con las tres administraciones, de tal manera que tanto en Cádiz como en Jerez el Gobierno central ha puesto el 60 por ciento del coste de los proyectos de soterrar o de elevar y soterrar, como es el caso de Jerez, el 20 por ciento lo ha puesto la Junta de Andalucía y el otro 20 por ciento corre a cargo de los ayuntamientos implicados de Jerez y Cádiz.

En Puerto Real la solución, por lo visto, no pasa por este diálogo que he apuntado anteriormente, que sí que se está dando en otras poblaciones. Hasta ahora, por lo que conocemos, hay un acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el alcalde de Puerto Real y se ha escogido la opción que los ciudadanos ven como más perjudicial para sus intereses, que es la opción que se conoce como vía a nivel. Esto es ni soterrar ni elevar las vías del tren. Por ese motivo nació una plataforma ciudadana contra las vías del tren a nivel. En ella están representadas asociaciones de vecinos y otros colectivos hasta partidos políticos. También el Partido Popular está apoyando esta plataforma, al igual que el Partido Socialista. Pues bien, esta plataforma viene reivindicando de forma justa, como he dicho anteriormente, que se pare la solución adoptada hasta ahora, que parece ser que es la que quiere realizar fomento con el Ayuntamiento de Puerto Real; que se paralice esa actuación y se dialogue entre las tres administraciones implicadas para llegar a un consenso y, de alguna manera, no cometer la torpeza de que dentro de unos años nos encontremos con una ciudad dividida y se haya desaprovechado la ocasión histórica de haber adoptado la solución más correcta, que en este caso sería la integración del tren, y nosotros lo proponemos así, lo digo también, en vía soterrada a su paso por Puerto Real.

El señor **PRESIDENTE**: Debe terminar ya señor Chacón, si es tan amable.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Voy concluyendo. Tengo que decir que de rechazarse esta propuesta el Partido Popular aquí estaría contradiciendo al Partido Popular en Puerto Real. El Partido Popular en Puerto Real es defensor, y aquí tengo los documentos periodísticos, de la solución soterrada, tal como el Partido Socialista. Su rechazo indicaría una desautorización del Partido Popular en el municipio de Puerto Real y, desde luego, en otro orden de cosas, también significaría el rechazo de la proposición no de ley y una discriminación hacia los ciudadanos de Puerto Real, porque hay que recordar que tanto en Cádiz como en Jerez

se ha llegado a una solución pactada con lo que quieren los vecinos.

Tengo que decir también que todos los vecinos de Puerto Real no pueden estar equivocados y que sólo el empecinamiento que ha habido hasta ahora, sólo la falta de argumentos tanto técnicos como económicos podrían conducir al rechazo de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Núñez, en nombre del Grupo Mixto.

El señor **NÚÑEZ CASTAIN**: Desde el punto de vista andalucista nos parece razonable lo que dice la proposición, porque ni siquiera prejuzga cuál es la solución final técnica, sino que lo que está pidiendo es consenso en la solución final ante un grave problema de desarticulación que puede provocar el diseño actual de las vías a nivel.

Las reformas ferroviarias, como sabemos, se dan, pero depende dónde. En las grandes ciudades, a lo mejor, a saltos de cincuenta años; en otros trazados casi a saltos de cien años. Por tanto, buscar una solución con los criterios de hoy día de sostenibilidad, de articulación, de equilibrio con la población: buscar una solución que va a servir para muchísimos años con coyunturas de costos actuales nos parece que es hipotecar el futuro. Nos parece fundamental la articulación de Puerto Real, lugar que ya está bastante impactado por el paso de carreteras para que además se le supla con el trazado ferroviario y vaya generando especies de trozos o de lotes de terrenos con un grado de incomunicación bastante fuerte, sobre todo racional, de paisaje y de comunicación visual. Incluso muchas veces las soluciones artificiales que permiten el flujo de peatones con pasos elevados, con pasos subterráneos son, desde luego, las mínimas imprescindibles para el flujo, pero no las que provocan el equilibrio de un paisaje.

Nosotros apoyamos que se profundice en el mínimo impacto ambiental del trazado, se escuche a los distintos colectivos y se trate de consensuar lo que ya se ha hecho, como se ha expuesto por el propio portavoz socialista, en otros casos como en Jerez y en Cádiz.

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

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: El Grupo Popular no va a apoyar esta proposición no de ley, no porque no estemos de acuerdo con el fondo, que lo estamos, sino porque a estas alturas, con el proyecto licitado, no podemos paralizarlo y reconsiderar las actuaciones previstas. Tiempo ha habido y oportunidades ha tenido el interlocutor del ministerio, que ha sido el alcalde, que nunca ha considerado la posibilidad de soterrar o de elevar la vía del tren a su paso por su ciudad.

El Ministerio de Fomento realiza las inversiones necesarias, dentro del ámbito estrictamente ferroviario,

y las razonables para la permeabilidad entre ambos márgenes del ferrocarril al atravesar un entramado urbano. Adicionalmente el ministerio estudia, en colaboración con el ayuntamiento afectado y la comunidad autónoma, las propuestas que se le planteen para llevar a cabo otras actuaciones que impliquen una integración urbana superior y que supongan un beneficio urbanístico para la ciudad. En este caso el ministerio pone a disposición de cada ayuntamiento, para la financiación de las actuaciones que se determinen, los suelos disponibles y que no sean necesarios para el uso ferroviario para que, mediante la obtención de las plusvalías resultantes de su recalificación, aporten recursos económicos para hacer frente a los costes superiores a la inversión. En resumen, fomento de lo que se hace cargo es de las inversiones estrictamente exigidas por el ferrocarril y ofrece a la ciudad las plusvalías para que puedan generar esa recalificación de los terrenos sedentarios que resulten de la propia solución a acometer para financiar proyectos de mayor integración, si así lo desea el ayuntamiento.

Este no es el caso del Ayuntamiento de Puerto Real, dado que no existe la inexistencia de estos suelos de RENFE que pueda poner a disposición para soluciones soterradas o elevadas y, por lo tanto, corresponde al ayuntamiento buscar la financiación en otras administraciones. Por cierto, aquí tenemos que responder al portavoz del Partido Socialista que pide diálogo y consenso entre administraciones. Hasta ahora desconocemos la disponibilidad de la Junta de Andalucía o de la Diputación de Cádiz, administraciones socialistas, para consensuar o para aportar algo a este proyecto. Después parece que quiere incidir en que es el ministerio el que ha consensuado esa solución con el alcalde. El ministerio, no. El alcalde, el Ayuntamiento de Puerto Real, que en dos ocasiones, en julio de 1999 y en noviembre de 2000, la corporación en pleno ha aprobado el inicio de estudios informativos por importe de 2.187 millones de pesetas, posteriormente en noviembre el proyecto de construcción en 4.977 millones de pesetas, y al final con negociaciones habidas se ha llegado a la cantidad definitiva de 6.102 millones de pesetas.

Si hacemos un poco de historia yo le diría que el Partido Popular de Puerto Real, al que no contradecimos en ningún momento desde aquí, ha apoyado en todo momento las reivindicaciones de la plataforma y ha intentado, ante la negativa del alcalde, que el pleno de la corporación pudiera aprobar una moción presentada por el PP (la primera se presentó por el PP), que fue votada en contra por Izquierda Unida y Ciudadanos más Ecologistas y, posteriormente, también a requerimiento de la plataforma, tanto PP como PSOE presentaron otra moción, que tampoco pudo aprobarse precisamente por el voto de un andalucista.

El Ministerio de Fomento ha puesto tres soluciones a disposición del ayuntamiento: a nivel, por 6.100 millo-

nes de pesetas; elevado o por viaducto, por 10.600 millones de pesetas; y soterramiento, por 13.400 millones de pesetas. El Ayuntamiento de Puerto Real se ha inclinado por la primera, que es la que el ministerio ha aceptado.

Está claro que la mayoría de Puerto Real quiere el soterramiento, que el PP de Puerto de Real y el PP de toda España también y tiempo ha habido para consensuarlo. Pero ahora el ministerio, con los proyectos aprobados y licitados desde diciembre de 2001, no puede paralizar el proyecto para empezar a buscar soluciones con iniciativas en la diputación, en la Junta de Andalucía, así como un referéndum popular.

Señor Fernández Chacón, no vaya a usted a vender en la prensa que el PP se opone a su soterramiento porque eso no es verdad. El ministerio dio opción al alcalde, que ha elegido la que está en marcha y no debe paralizarse. Creemos que las negociaciones pueden continuar pero sin parar, como nos pide en esta proposición no de ley. El proyecto está solicitado por el alcalde y ratificado en pleno, por lo que no podemos interrumpirlo desde esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Chacón.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Un segundo para aclarar una sola cosa.

El señor **PRESIDENTE**: Sabe usted, señor Fernández Chacón, que no tiene opción de respuesta porque las proposiciones no de ley terminan con este grupo interviniente. No le ha aludido, así que le ruego que no insista.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Le ruego de su benevolencia, porque hay una cosa...

El señor **PRESIDENTE**: Es que va usted a abrir el debate y vamos, además muy justos. Yo creo que el debate ha terminado. Señor Fernández Chacón, no merece que insista usted en el tema.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Señor presidente, he sido tan breve que yo creo que no he llegado ni al tiempo.

El señor **PRESIDENTE**: No, no, señor Fernández Chacón, le he tenido que llamar la atención porque se ha pasado usted tres minutos del tiempo.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: Para decir una frase nada más.

La Junta de Andalucía...

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández Chacón, por favor, diga usted una frase. Pero una frase.

El señor **FERNÁNDEZ CHACÓN**: La Junta de Andalucía —tengo aquí un documento— se compromete a financiar el 20 por ciento de la obra si es soterrada o de la solución que se consensúe con los ciudadanos de Puerto Real. O sea, que la Junta de Andalucía aporta el 20 por ciento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sánchez.

El señor **SÁNCHEZ RAMOS**: Señor presidente, yo lo que le diría al señor Fernández Chacón es que ese documento que aporta aquí hoy, después de licitar la obra, lo podría haber hecho hace seis meses o un año y probablemente el destino de la obra hubiera sido otro.

— **EN DEFENSA Y REIVINDICACIÓN DE LA VÍA DE ALTA CAPACIDAD MADRID-TUDELA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000975.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la número 5. (**Rumores.**) Les ruego silencio. Señor Edo, si usted nos permite continuamos con la Comisión.

Vamos a pasar al debate de la proposición número 5. Tiene la palabra para su defensa el señor Ripa.

El señor **RIPA GONZÁLEZ**: Agradezco al Grupo Parlamentario Socialista que me haya permitido defender esta proposición no de ley en la Comisión de Infraestructuras. Y, sobre todo, atendiendo a la petición de muchísimos ciudadanos de Castilla-La Mancha, de muchísimos ciudadanos de Castilla y León, de muchísimos ciudadanos de Aragón y de todos los ciudadanos navarros, que llevan pidiendo hace mucho tiempo que se haga esta autovía desde Medinaceli a Tudela, completando la autovía que en estos momentos existe entre Madrid-Guadalajara y entre Guadalajara-Medinaceli. Esta petición que lleva años haciéndose es la que hoy me mueve a mí a presentar esta proposición no de ley; proposición no de ley que presenté el 16 de septiembre. Digo esto porque este parlamentario defiende hoy esta proposición no de ley por pura suerte, dado que hace un mes en esta vía tuve un accidente de tráfico y he tenido mucha suerte de poder contarlo. ¿Por qué? Porque esta vía tiene que cambiarse. Esta vía entre Medinaceli y Tudela podría ser factible para el siglo pasado, pero no para nuestra época. Por lo tanto, yo pediría que el Grupo Popular la tuviera en cuenta para activar esta iniciativa.

Esta iniciativa ha sido debatida en varias ocasiones tanto en este Parlamento como en el Senado, así como en una propuesta de resolución adoptada en el debate sobre el estado de la Nación en junio pasado por parte del Partido Popular y UPN para instar al Gobierno a que se llevara a cabo. Esta proposición no de ley no es para pedir una iniciativa nueva, sino para que se actua-

lice y se haga lo antes posible. Esa es la idea. Es una propuesta que yo argumento en diez motivos:

Es una necesidad urgente como vía de comunicación entre los ciudadanos navarros, los ciudadanos aragoneses, los ciudadanos castellanoleonés y los ciudadanos castellanomanchegos. Es un vía de comunicación entre este territorio y la debemos activar. Es una necesidad urgente como vía de comunicación con seguridad. Ahora ya existe esta vía de comunicación, pero es insegura. Es una necesidad urgente como base para el desarrollo territorial. Las comunicaciones no solamente son, evidentemente, para circular, sino para desarrollar el territorio por el que pasan. Es una necesidad urgente para generar actividad económica. Todos sabemos la poca actividad económica que existe en esta zona entre Medinaceli y Tudela. Es una necesidad urgente para la creación de empleo. Evidentemente, como consecuencia de esta actividad económica podremos generar empleo. Es una necesidad urgente para la cohesión social, para que de este territorio no se vaya la gente a otros lugares. Es una necesidad urgente para la vertebración territorial de este país y contribuir al equilibrio armónico entre las regiones, comunidades, provincias y municipios de España. Es una necesidad urgente como vía comercial. Por ella circulan innumerables camiones de transporte pesado procedentes de Portugal y que atraviesan esta zona para ir a Europa, para ir a Francia. Es una necesidad urgente para la transmisión cultural y el desarrollo turístico. En resumen, es una necesidad vital para esta zona.

Para atender a la petición de los ciudadanos de esta zona existe un consenso desde hace tiempo entre las fuerzas políticas de Navarra, de Castilla, de León y de La Rioja para que se realice. Existe un consenso básico, además, entre los agentes sociales, entre los ciudadanos, en los ayuntamientos sobre la necesidad de esta vía. No podemos olvidar en este recorrido histórico el conocido coloquialmente como pacto de la sacristía. Se conoce así porque fue suscrito en la sacristía del monasterio cisterciense de Isbitero, Navarra, el 25 de julio de 1998. En dicha declaración institucional estaban los presidentes de la Comunidad Foral de Navarra, don Miguel Sanz; de Unión del Pueblo Navarro; de la Comunidad Autónoma de La Rioja, don Pedro Sanz, del Partido Popular; y de la Comunidad Autónoma de Castilla y León, en aquel momento don Juan José Lucas. Los tres presidentes hicieron una declaración pidiendo al Gobierno central que agilizara y activara esta vía de alta velocidad. En aquel pacto se comprometían a pedir al presidente del Gobierno que lo que había sido diseñado como autopista se cambiara como autovía e, incluso, el presidente del Gobierno de Navarra, don Miguel Sanz, informó a la prensa que estaba seguro de que el presidente, señor Aznar, así lo tenía en cuenta. Por lo tanto, la petición de este diputado es que se actualice y que esta autovía Medinaceli-Tudela se haga antes del año 1998.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ripa, le felicitamos por haber salido ileso de ese accidente y nos congratulamos de que nos acompañe hoy aquí.

En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra su portavoz.

La señora **GORRI GIL**: Nosotros también nos congratulamos, querido portavoz del Grupo Socialista, de que no sucediera nada grave tanto a ti como a tu mujer y a tu familia.

Señorías, intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar nuestra posición respecto a la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista en defensa y reivindicación de la vía de alta capacidad Madrid-Tudela.

Antes de detenerme más concretamente en el texto de la proposición no de ley, quisiera decir que estoy completamente segura que no hay ni un solo diputado ni un solo vecino de las distintas comunidades autónomas a las que afecta esta proposición no de ley que no esté de acuerdo en ver terminada cuanto antes esta vía de alta capacidad que ahora nos ocupa. Sin embargo, hay varios motivos que nos hacen votar negativamente a esta proposición no de ley. De esta forma anuncio la intención de voto del Grupo Parlamentario Popular.

Les diré que el pasado día 27 de junio de 2001, como muy bien ha recordado el portavoz socialista, en el debate del estado de la Nación que se llevó a cabo en esta Cámara se aprobó, a instancia del Grupo Parlamentario Popular, con un pequeño error del Grupo Parlamentario Socialista, que votó en contra, una resolución que insta al Gobierno de la Nación a formalizar un convenio de cooperación con el Gobierno de Navarra para impulsar diversas infraestructuras, entre ellas la conexión mediante vía de gran capacidad del tramo Medinaceli-Tudela. La existencia de este convenio pone de manifiesto el interés que existe por parte de la Administración central y por parte de la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para que el mencionado tramo sea una realidad lo más pronto posible. Este convenio se está negociando en estos momentos y vendrá a resolver cuestiones planteadas en este tema. Por lo tanto, entendemos que es prematuro tomar cualquier decisión y creemos necesario esperar a la finalización de la negociación.

La segunda razón que nos lleva a votar en contra es que el texto de la proposición no de ley presenta algunos fragmentos que nos plantean alguna duda, nos hacen desconfiar por su falta de coherencia. Por ejemplo, una de sus frases dice textualmente: El Grupo Parlamentario Socialista sigue apostando por la autovía, cuando lo correcto sería decir: el Grupo Parlamentario Socialista ahora apuesta por la autovía, ya que en el Plan director de infraestructuras redactado en la etapa ministerial del señor Borrell se preveía el tramo Madrid-Tudela como una autopista de peaje, obra, por otro lado, que jamás el Partido Socialista llegó a aco-

meter. Tengo aquí copia del documento si alguna de SS.SS. quiere consultar.

Otras líneas que me parecen faltas de coherencia están igualmente en la exposición de motivos de la proposición no de ley. Concretamente, cuando en varias ocasiones el Grupo Parlamentario Socialista apuesta por una conexión de alta capacidad con Francia, alternativa al paso fronterizo de Irún. Desde luego es lo que el Gobierno de UPN desea para Navarra. ¿Ustedes también lo desean? Si no me equivoco, el Partido Socialista en Navarra no está a favor de esta vía de gran capacidad por carretera hacia Francia. ¿A quién tenemos que creer en su declaración de intenciones? ¿Al Grupo Parlamentario Socialista en el Congreso de los Diputados o a lo que dice el Partido Socialista en Navarra?

Pasaré a continuación a comentar otros aspectos de la proposición no de ley que creo que merecen ser aclarados para reafirmar aún más nuestra postura. El primer tramo Madrid-Guadalajara cuenta ya con una autovía libre de peaje en servicio, así como una autopista de peaje alternativa en construcción, motivo por el que no cabe declararla de interés general y de carácter urgente. Para completar esta información les diré que el Ministerio de Fomento ha efectuado la licitación del proyecto para la construcción de un tercer carril en la N-II en los tramos entre Meco y Guadalajara y Torrejón de Ardoz y el límite provincial de Madrid. Estas obras cuentan con su presupuesto correspondiente y sus plazos de ejecución. Han sido publicadas en el Boletín Oficial de 4 de febrero de 2002.

El segundo tramo, Guadalajara-Medinaceli, tiene una autovía con un nivel de servicio excelente a medio plazo y no se tiene previsto ninguna actuación con una nueva vía de gran capacidad.

Por último, el tramo Medinaceli-Tudela, con una longitud de 140 kilómetros, prevé un eje alternativo a la autovía del norte para el tráfico de largo recorrido que se dirija hacia Francia, sea por Irún o por un paso navarro de los Pirineos. Para el desarrollo de esta vía de alta capacidad se encuentra en redacción un estudio informativo y anteproyecto que está iniciando los trámites de consultas ambientales y que van a poner en marcha los procedimientos de evaluación de impacto ambiental. Para junio de 2002 está prevista su finalización, lo cual permitirá efectuar la aprobación definitiva y la posterior licitación de la concesión.

En relación con el punto tercero, sobre la aceleración de los trámites administrativos, tengo que decir que el señor ministro de Fomento, el pasado mes de septiembre de 2001, al contestar a una pregunta oral en el Pleno del Congreso de los Diputados dio solución en gran medida para agilizar los trámites administrativos. El resultado es una orden comunicada, firmada el pasado 29 de mayo de 2001, que reduce en un 20 por ciento la realización de todos los trámites necesarios entre el inicio y la finalización de cualquier infraestructura. El Ministerio de Fomento, consciente de la excesiva pro-

longación de los trámites administrativos, ya ha tomado medidas para acortar, según lo establecido por las normas del Estado de derecho, todos los pasos a seguir administrativamente. Así, creemos que la propuesta de acelerar los trámites administrativos queda fuera de lugar.

Para hablar de plazos le diré que el Plan de infraestructuras del Ministerio de Fomento 2000-2007 incluye entre sus obras la realización del tramo Medinaceli-Tudela con su financiación oportuna. Siempre debemos tener en cuenta la política de inversión del Gobierno español, enmarcada en la búsqueda de la vertebración y el equilibrio de todo el país, y no caer en el gratis total, a veces tan poco razonable.

Para finalizar les diré que verdaderamente no sabemos a qué obedece esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista. No aporta absolutamente nada nuevo; recoge peticiones que, como he demostrado, el Gobierno ya ha puesto en marcha. Quizá sea un nuevo deseo de los diputados socialistas de justificar su voto negativo en el debate del estado de la Nación o quizá sea un puro oportunismo político para llenar mañana un titular de prensa. En cualquier caso, vuelvo a repetir que la falta de coherencia en sus argumentos nos hace votar negativamente a esta proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REGULAR ADECUADAMENTE EL USO Y PAGO DE PEAJE ANTE CIRCUNSTANCIAS EXTRAORDINARIAS MOTIVADAS POR LA EMPRESA CONCESIONARIA DE LA AUTOPISTA QUE OBLIGUEN A LOS USUARIOS A UTILIZAR UN SOLO CARRIL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/000978.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate, pasamos a la proposición que figuraba en el orden del día con el número 6. Para su defensa tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: Yo soy de los que piensa que las empresas concesionarias de autopistas de peaje son las que con menos riesgo alcanzan mayores beneficios. Sin embargo, no prestan siempre el servicio con la calidad que debieran.

Son varios los motivos por los que los conductores nos convertimos en usuarios de autopistas, de los que sin duda hay que destacar la seguridad. Nos convierte en conductores con menos riesgos de accidentes, pero también accedemos a ellas con la seguridad de que conduciendo a 120 kilómetros llegaremos a la hora prevista que nos hayamos marcado, a la hora prevista que hayamos quedado. Sin embargo, sólo hay un motivo por el que los conductores nos convertimos en usuarios de autopistas de peaje, cuando circulamos por ellas. Y

es que pagamos el peaje al circular por ellas y eso nos convierte en consumidores que pagamos por un servicio que se nos debe prestar en la totalidad de acuerdo con lo pagado.

Es habitual que los usuarios de autopistas de peaje se encuentren con la obligatoriedad de circular por un solo carril en algunos tramos. Este hecho puede ser originado por diferentes motivos y en la mayoría de los casos la verdad es que es justificado, pero ello, valga la redundancia, no justifica que los usuarios tengan que pagar por un servicio que las autopistas no prestan en su totalidad, además de ralentizar la marcha de los vehículos y neutralizar las previsiones que pudiéramos tener de circular a 120 kilómetros por hora, motivo por el que hemos elegido circular por las autopistas.

Las empresas concesionarias de la explotación de la red de autopistas del Estado, para que los usuarios si lo desean puedan elegir su itinerario con suficiente tiempo o uno alternativo, deben colocar los oportunos carteles que indiquen tal situación al menos en los puntos siguientes: en el tronco de la autopista antes de la salida inmediata anterior al tramo afectado, o bien en la estación de peaje que da acceso al tramo afectado por las obras, en el lugar adecuado, que permita al usuario optar por un itinerario alternativo. Los carteles y el contenido de los mismos deberán tener las dimensiones adecuadas para resultar legibles por los conductores desde el interior de los vehículos. Todo esto ya figura en la circular 2/1990, de 27 de julio, y añade la misma que también deberán avisar, las empresas concesionarias, por supuesto, de este hecho a las delegaciones del Gobierno.

Con posterioridad se dictó una nueva orden circular 1/1997, de 16 de julio, la cual decía textualmente que siempre que se produzcan circunstancias distintas a lo establecido en la anterior orden circular y que altere el normal funcionamiento de una autopista o de algún tramo de la misma, como eventos deportivos, salidas o retornos masivos de vehículos, accidentes, etcétera, generando retenciones significativas del tráfico, la sociedad concesionaria deberá informar a los usuarios con la misma antelación descrita anteriormente. A pesar de existir estas normativas al respecto, las empresas concesionarias no cumplen siempre esta normativa y, es más, no siempre señalizan esta variación de carriles con la suficiente claridad en el mismo lugar de los hechos.

Desde el Grupo Parlamentario Socialista vemos la necesidad de regular adecuadamente el uso y el pago de peaje ante circunstancias extraordinarias motivadas por la empresa concesionaria de la autopista y que obliguen a los usuarios a utilizar un solo carril, sea cual sea el kilometraje del tramo afectado, basándose en el principio de defensa del consumidor, en este caso en el usuario de la autopista de peaje.

Por todo ello el Grupo Parlamentario Socialista insta al Gobierno a que haga cumplir íntegramente a las

empresas concesionarias de autopistas de peaje la orden circular 2/1990, de 27 de julio, y la orden circular 1/1997, de 17 de julio, y que en el plazo más rápido posible presente una ley ante este Parlamento que contemple la disminución de la tarifa por la utilización de autopista cuando parte del recorrido utilizado haya ocurrido por un solo carril, exceptuando que este hecho haya ocurrido debido a situaciones ajenas a la empresa responsable de la concesión. No se le pueden exigir responsabilidades a la empresa cuando las circunstancias sean ajenas a ella.

Desde el Grupo Socialista tenemos la convicción de la defensa de los consumidores; en este caso de los usuarios de autopistas de peaje. Es esto lo que nos ha llevado a presentar esta proposición no de ley. Aunque desde el Grupo Popular se nos ha anunciado que no la van a apoyar, esperamos que todos los grupos presentes en esta Comisión voten a favor, porque de no ser así entenderíamos, y creo que los ciudadanos también, que los intereses de la justicia, igualdad y defensa de lo colectivo sobre lo privado no le interesan al Partido Popular. Es más, prefieren defender los intereses de las grandes empresas a los intereses colectivos de los ciudadanos. Sinceramente espero que algún día puedan explicar desde el Partido Popular por qué este tipo de actitudes. Sinceramente, este diputado no lo entiende.

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

El señor **JIMÉNEZ SUÁREZ**: En efecto, el Partido Popular es contrario a la toma en consideración de esta proposición no de ley porque entendemos que ya existe suficiente normativa que ampara y da seguridad al usuario. En este pódico de mi intervención me gustaría citarlas. Está, en primer lugar, la Ley 8/1972, de 10 de mayo, de conservación, construcción y explotación de autopistas que modifica la Ley 25/1988 de carreteras, la Ley de contratos de las administraciones públicas, que obliga a las concesionarias, porque esto es un contrato público y es un servicio público, el pliego de condiciones de cada una de las concesiones. Hemos de recordar, y lo diré en varias ocasiones en mi intervención, que son 17 empresas que prestan servicios de explotación de peaje. Está el reglamento de carreteras del real decreto, de septiembre de 1994; el Decreto 215/1973, de 25 de enero, que es publicado en el BOE 41, de 16 febrero; y distintas órdenes circulares que de alguna forma vienen a llevar a la práctica muchas de las normas para distintos casos particulares.

Quiero con esto incidir en que la explotación de las autopistas de peaje, la seguridad y la calidad del servicio de los usuarios está garantizada por leyes y por distintas órdenes y decretos que dan garantía y seguridad a la explotación de un servicio público. En ese sentido el Partido Popular, de alguna forma, entiende que no es

necesario abundar más en la norma, sobre todo cuando lo que se pretende es regular hechos extraordinarios.

El primer punto de la proposición no de ley del Partido Socialista dice que se cumpla la ley. Existe una inspección de explotación en los servicios regionales de carreteras que se encarga de observar y ver que las 17 empresas concesionarias, 10 de ellas que explotan autopistas del Estado y 7 que explotan autopistas de las comunidades autónomas (por eso los servicios de carreteras sólo se ocupan de las estatales) cumplen la normativa en cuanto a los anuncios que dicen las órdenes circulares cuando hay un hecho singular dentro de la infraestructura por la cual se paga peaje.

De alguna forma hay tres caminos: primero, la inspección de la explotación de los servicios regionales de carreteras; el propio libro de reclamaciones que existe en cada una de las autopistas para que el usuario que entiende vulnerados sus derechos pueda hacer una reclamación; y la Delegación del Gobierno en cada una de las concesiones. Es decir, que existen distintos mecanismos para hacer observar el cumplimiento de la ley. Y uno de ellos es, precisamente, la conveniencia de que el ciudadano que entiende que sus derechos se han visto vulnerados lo haga constar así en el libro de explotación. Y existen muchísimas actuaciones por parte de los servicios regionales de carreteras en este sentido.

En el segundo punto se pide que se elabore una ley lo antes posible y el Partido Popular entiende que no es conveniente por varias razones. Una de ellas, y me gustaría acentuarla, es la que ya he anotado: existen 17 empresas que son concesionarias de autopistas; 7 de ellas son de titularidad autonómica. Entendemos que esa titularidad autonómica de algunas de las explotaciones de autopistas ya es una cortapisa a la hora de regular una cosa por ley que puede ser competencia autonómica. El segundo motivo es que el peaje es el resultado de un equilibrio económico financiero que está en el pliego de cláusulas y en el contrato de cada una de las empresas, y modificar ese resultado de un equilibrio económico financiero por un hecho singular es, cuanto menos, bastante complejo. El tercero es que no resulta conveniente regular por ley una circunstancia singular e imprevisible y extraordinaria. Existen muchos regímenes sancionadores y la normativa que de alguna forma acoge el tratamiento de estos hechos singulares porque son difíciles de precisar. El cuarto es que se trataría de modificar un contrato del Estado y una concesión y existen unos derechos del concesionario que avalan la seguridad jurídica de la prestación de un servicio público. Ya he citado el quinto, que es la titularidad autonómica de algunas de las empresas.

Por último, aunque no entendemos que sea un hecho que gobierna la decisión, la propia gestión del peaje. Recuerden cómo se paga el peaje y poner peaje en hechos singulares puede resultar bastante complejo.

Por estos argumentos el Partido Popular no va apoyar la toma en consideración de esta proposición no de ley.

— **SOBRE MODERNIZACIÓN Y REHABILITACIÓN DE LAS LÍNEAS FERROVIARIAS DE REUS-RODA DE BARÁ, ESPLUGA DE FRANCOLÍ-REUS-PERAFORT Y RIBARROJA-REUS-PERAFORT. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001009.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 7 que figuraba en el orden del día, que nos ha anunciado el grupo proponente que va a ser retirada.

Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista quiere fundamentar la retirada de esta proposición no de ley como consecuencia de que, en este período de tiempo transcurrido desde el momento de la presentación al día de hoy que se produciría, teóricamente, el debate, el Gobierno ha respondido a preguntas de la diputada Carmen Miralles, proponente y autora de esta proposición no de ley. Como el Grupo Parlamentario Socialista se da por satisfecho con esas respuestas del Gobierno, retiramos la proposición

— **SOBRE LA UBICACIÓN DEL AEROPUERTO DE VALENCIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001049.)**

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias señor Segura por su intervención y por la satisfacción del Grupo Socialista.

Pasamos al debate de la número 8. Para su defensa tiene la palabra don Francesc Romeu.

El señor **ROMEU I MARTÍ**: La proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista respecto del aeropuerto de Valencia se fundamenta en las razones que el propio texto de la proposición establece, pero, no obstante, quiero aprovechar esta intervención para concretar algunos aspectos necesarios.

Partiendo de que el Grupo Socialista defiende, apoya y reivindica las inversiones aeroportuarias en la Comunidad Valenciana como impulso y motor para el desarrollo de su potencial económico y social, no podemos obviar que las instalaciones, obras e infraestructuras al final se ubican en un espacio y afectan a un territorio y a su población en su conjunto, por lo que es necesario que, antes de proceder a una inversión de estas características, se estudien todas las posibilidades para que la inversión sea firme y aprovechable con el tiempo y que no quede obsoleta, como las previsiones del Gobierno respecto del aeropuerto de Valencia en el año 2015.

Digo esto porque la ampliación, mejora y desarrollo del aeropuerto de Valencia se ubica en Manises, en el área metropolitana de Valencia, donde viven más de millón y medio de habitantes, que pueden verse afectados directa o indirectamente por las consecuencias derivadas de tal ampliación: contaminación acústica, atmosférica, accesos, tráfico pesado, tráfico rodado, afección de zonas verdes, etcétera.

De hecho, la movilización social ha sido considerable en toda la comarca y en Valencia ciudad debido a los perjuicios que dicha inversión pueda ocasionar a la ciudadanía.

El Gobierno era consciente de sus errores y de su actuación a espaldas de las autoridades municipales y de las reivindicaciones sociales, tal como expuso el ministro en su comparecencia y como recoge una respuesta del Gobierno remitida a este diputado.

Por fin el plan director del aeropuerto se aprueba por orden ministerial el pasado 19 de julio y se publica en el «Boletín Oficial del Estado», el 3 de agosto de 2001, unos meses después del compromiso del Gobierno. El Gobierno reconoce que ha habido reuniones posteriores entre fomento y la alcaldesa de Quart de Poblet y el alcalde de Manises y que manifestaron sus quejas respecto de la cartografía, toponimia y la no aceptación del máximo desarrollo previsible recogido en el plan director. No obstante, no han sido convocadas otras autoridades locales que sí se ven afectadas, como puede ser Aldaya o Chirivella o la propia mancomunidad del Orto sud y del Orto nord, para que fueran partícipes de la futura inversión y de sus contenidos y acuerdos.

Con todo, se aprueba el plan director que no prevé, según el secretario de infraestructuras, Benigno Blanco, el máximo desarrollo posible, pero sí el desarrollo previsible; es decir, no se ha proyectado antes de 2015 una segunda pista porque no es necesaria hasta la fecha, aunque si el crecimiento de tráfico y de pasajeros lo demandara se ejecutaría antes de 2015, según el secretario de Estado.

La Comunidad Valenciana y Valencia en concreto no pueden tener infraestructuras de parches anuales y de inversiones millonarias para quedar obsoletas en el plazo de 15 años. Las inversiones que Valencia necesita son definitivas para garantizar el desarrollo económico y no estar actuando parcialmente cada década, porque al final parece que los intereses valencianos sean temporales y no haya una apuesta clara para hacer una inversión directa, total y completa donde mejor se requiera.

Por eso el Grupo Socialista presenta esta proposición no de ley en la que solicita, en primer lugar, un estudio y análisis detenido por parte de fomento para analizar si es posible o no, conveniente o no la reubicación del aeropuerto tal como, por ejemplo, el Gobierno ha estudiado en el caso de Madrid-Barajas. Se insta, por tanto, al Gobierno a que estudie esa posible reubi-

cación para no estar pensando en el 2015, sino que toda la inversión necesaria se haga definitivamente, eliminando problemas adicionales al área metropolitana y consolidando una infraestructura aeroportuaria definitiva y adecuada para cubrir las necesidades de Valencia con garantías de futuro.

No obstante, como este diputado entiende que las reubicaciones y nuevas infraestructuras no son siempre factibles conjugando el total de los intereses y mejoras esperadas y siempre que así lo determine el estudio técnico de fomento —que ahora mismo, por cierto, no se tiene ni en mente—, se debe proceder a crear una comisión interadministrativa que esté analizando de manera permanente las demandas, problemáticas, quejas y soluciones que procedan directa o indirectamente del aeropuerto de Valencia para dar una respuesta conjunta, coordinada y con la participación directa de las administraciones locales afectadas.

En definitiva, señorías, compartiendo la necesidad de dotar a la Comunidad Valenciana de estructuras aeroportuarias que refuercen su desarrollo económico y social, no podemos por menos pedir que haya un compromiso para concretar la máxima rentabilidad social y económica de una infraestructura que debe hacerse con garantías de futuro para que cumpla su papel y sea, por tanto, una inversión definitiva.

La Comunidad Valenciana aporta al conjunto del Estado español casi un 10 por ciento del PIB y el 10 por ciento de la población. No parece demasiado pedirle al Gobierno que, antes de ejecutar grandes inversiones, las estudie bien, las analice detenidamente con el conjunto de las autoridades locales, con las autonómicas y con los agentes públicos para que nuestras inversiones sean compatibles con el territorio y con el futuro económico y social de la Comunidad Valenciana.

Por otra parte, el Ministerio de Fomento ha de potenciar la cooperación, el diálogo y el consenso interadministrativo no solamente cuando hay una actuación conflictiva, sino que debería ser norma de su conducta. Con la participación y el acuerdo se forjan voluntades más sólidas y con mayor garantía de éxito.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular tiene presentada una enmienda y para su defensa tiene la palabra la señora Camarero.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Señoras y señores diputados, señor Romeu, para empezar y antes de explicar la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular, me gustaría hacer algunas precisiones al respecto.

El plan director del aeropuerto de Valencia se aprobó por Orden ministerial de 19 de julio de 2001 y fue publicado en el «Boletín Oficial del Estado» de 3 de agosto. Este plan director pretende adelantarse a las futuras necesidades y preservar actuaciones sobre un determinado territorio y proponer un conjunto de

actuaciones para atender el crecimiento del tráfico aéreo que se espera hasta el 2015, poniendo soluciones no sólo a los problemas que se esperan hoy, sino también a los que se prevén para el futuro. Supone una inversión de 18.000 millones de pesetas. Como el ministro de Fomento explicó en una comparecencia ante esta Comisión hace unos meses el desarrollo del mismo, no voy a entrar yo en el detalle.

Como todo plan director, tras una elaboración del primer borrador, hubo una información pública a los organismos y entidades involucrados, es decir, ayuntamientos afectados, tanto Quart de Poblet como Manises, a la Generalitat, al Ayuntamiento de Valencia, para que, sobre este primer borrador, hicieran las alegaciones que ellos considerasen oportunas. Además, tras estas alegaciones que se hicieron, todas las administraciones afectadas mantuvieron numerosos encuentros con el ministerio y más concretamente con el secretario de Estado de Infraestructuras y con AENA, logrando que gran parte de sus reivindicaciones fuesen asumidas en el plan director aprobado. Una vez aprobado este plan director, se dispone por fin de un marco adecuado para garantizar el desarrollo del aeropuerto, siendo innecesario, por lo tanto, desde nuestro punto de vista, la proposición no de ley que usted nos plantea. Sin embargo, antes de entrar en la defensa puntual de la enmienda me gustaría hacer algunas precisiones más técnicas sobre los apartados que se proponen en la proposición no de ley.

Respecto al punto primero, la reubicación del aeropuerto de Valencia, debo decir al señor Romeu que con el plan director del aeropuerto queda programado el desarrollo del mismo, como le decía anteriormente, en el horizonte temporal del 2015. Además, este plan director no es algo rígido y no está totalmente definido. Es algo que puede someterse a las variaciones, a las necesidades del tráfico aéreo en los próximos años.

Por la complejidad que supone disponer de unas amplias superficies de terreno que se precisan para poner en servicio un nuevo aeropuerto, con incidencias en poblaciones y un entorno medioambiental en el que se originarían notables variaciones, además de suponer largos períodos de tiempo hasta concluir el conjunto de obras y unos elevados esfuerzos inversores, la alternativa de sustituir aeropuertos en estado operativo por otros de nueva construcción solamente se debe considerar cuando las infraestructuras existentes tienen totalmente agotada su capacidad de crecimiento, impidiéndose, por tanto, la posibilidad de atender a nuevas demandas de tráfico aéreo, cosa que, como usted y yo sabemos, no ocurre con el aeropuerto de Valencia.

Respecto al punto segundo, debo incidir en que el plan director de este aeropuerto presenta en cada una de sus fases la huella sonora correspondiente, es decir, para la situación actual, para el desarrollo previsible incluido en el ámbito temporal del plan director y para el máximo desarrollo posible. El incremento del ruido

estimado para el desarrollo previsible es prácticamente despreciable para áreas pobladas respecto a la situación actual. No obstante, antes de iniciar una obra en el aeropuerto se determina si la vigente legislación medioambiental prescribe para este caso una declaración de impacto ambiental, en cuyo caso se dará cumplimiento siguiendo el trámite establecido al efecto en el que se da audiencia a las administraciones públicas implicadas, así como a los particulares que tengan alguna alegación al respecto. Consecuentemente, se estima que no es procedente la convocatoria de una comisión interministerial por tener una adecuada y suficiente legislación legal, además de no existir tal previsión en la legislación vigente.

En cuanto a la mejora de los accesos al aeropuerto, esto se está teniendo en cuenta tanto por el ministerio como por AENA como por la Consellería de Obras Públicas, habiéndose ya ejecutado el desdoblamiento de la carretera principal de acceso al aeropuerto desde la A-3, teniéndose prevista la construcción de un nuevo acceso al futuro centro de carga del aeropuerto, que en el momento se encuentra en ejecución por parte de la Diputación Provincial de Valencia, construcción de un ramal de la red de metro de Valencia con el aeropuerto, de la que se está encargando la Consellería de Obras Públicas Urbanismo y Transporte, y el plan director también aconseja la construcción de un nuevo acceso desde la A-3 a la zona de servicio del aeropuerto.

Hechas estas salvedades técnicas, estas explicaciones técnicas, señor Romeu, me gustaría manifestar en este momento sus contradicciones o las contradicciones a las que se está viendo sometido el Partido Socialista respecto a este tema como a otros. Lamento profundamente la situación, la difícil situación por la que está atravesando el Partido Socialista en toda España y también en la Comunidad Valenciana, donde la falta de unidad de criterio les lleva a plantear posiciones distintas ante el mismo tema, como ocurre en este caso.

Mientras el grupo municipal del Manises y el secretario general del PSPV, nuestro compañero señor Plá, mantienen la necesidad de una nueva ubicación del aeropuerto y usted se conforma con una solución inter partes con un destacado apoyo al medio ambiente, a la protección acústica, etcétera, los representantes del Partido Socialista en el Ayuntamiento de Valencia no solamente quieren mantener el aeropuerto en Manises en la ubicación actual, sino que se amplíe hasta la construcción de una segunda pista, propuesta que ha sido rechazada por la propia Generalitat al no ser necesaria y no estar justificada por necesidades de tráfico aéreo. Como se ve, una vez más ustedes mantienen discursos distintos según el lugar y el momento en que nos encontramos.

Frente a esta postura del Partido Socialista ¿qué hace el Partido Popular? Se dedica a intentar mejorar las cosas con eficacia, con rotundidad y con unidad de criterio. El alcalde de Manises, del Partido Popular, que

ha sido citado en la proposición no de ley, ha sido un claro ejemplo de lo que debe ser un representante municipal. Él ha sido sumamente reivindicativo en este tema, planteando numerosas alegaciones al borrador del plan director, al considerar que podía perjudicar los intereses de sus vecinos, de modo que luchó y trabajó para mejorar el proyecto inicial. Alguna de las consideraciones que él planteó y que el ministerio recogió en el plan director son las siguientes: La necesidad de barreras antisonido, que el ministerio ya se ha comprometido a poner en marcha y da garantía de estudios para evitar ruidos en el presente y en el futuro. Respecto al campo de golf, como pulmón verde del municipio, ha conseguido que se haga una intervención lo más mínima posible. Se van a reducir solamente dos de los nueve hoyos y, además, se ha comprometido AENA a ampliar el campo a lo largo.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Camarero, debe ir terminando ya. Ha sobrepasado el tiempo.

La señora **CAMARERO BENÍTEZ**: Termino enseñada, señor presidente.

En cuanto a otras infraestructuras, lo he comentado anteriormente, se han mejorado incluso las previstas en un principio.

Señor Romeu, la actitud del alcalde de Manises me parece la adecuada, reivindicando aquello que consideraba oportuno para mejorar la calidad de vida de sus vecinos y siendo coherente con sus solicitudes. Él manifiesta su aprobación o su acuerdo con el plan director cuando consigue los compromisos que había solicitado frente a la posición de la alcaldesa de Quart de Poblet, del Partido Socialista, que le pide al ministerio inversiones y la construcción de un auditorio. Es decir, no quiere que mejoren las infraestructuras colindantes; solamente le preocupa que le llegue dinero al municipio y, entonces, el aeropuerto le parece oportuno. Me parece que queda clara la filosofía de ambas posturas.

Desde el Grupo Popular, para terminar, señor presidente, consideramos que el aeropuerto de Valencia no puede seguir estando a la cola de los aeropuertos españoles, que Valencia y su área metropolitana necesitan un aeropuerto que sea capaz de dar respuesta a las necesidades que plantea una sociedad avanzada como es la valenciana.

Por todo lo dicho, y destacando una vez más que el Ministerio de Fomento ha dado muestras de su voluntad de llegar a acuerdos con las partes implicadas, su esfuerzo por el diálogo y el consenso (lo que ha motivado que administraciones que, como lo que he comentado anteriormente, se oponían al primer borrador estén de acuerdo con el texto definitivo), tengo que manifestarle, señor Romeu, que no podemos aprobar la literalidad del texto, pero siendo sensibles con la importancia que para Valencia tiene una infraestructura como esta

hemos presentado una enmienda que nos gustaría que se aprobase, demostrando con ello que ustedes son capaces de la misma voluntad de diálogo y de consenso que el Gobierno demostró en su día. Como yo creo que usted no tiene el texto de la enmienda, se lo voy a leer. Diría así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que continúe el desarrollo del aeropuerto de Valencia, siguiendo lo marcado en su plan director y dando cumplimiento a lo establecido por la legislación vigente para poder atender de forma adecuada la demanda de tráfico aéreo de este aeropuerto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? Solamente esperamos la contestación del señor Romeu, si acepta o no la enmienda propuesta por el Grupo Popular.

El señor **ROMEU I MARTÍ**: No aceptamos la enmienda del Partido Popular porque no tiene nada que ver ni con el espíritu de consenso ni con el propio espíritu que ha dicho la señora Camarero, entre otras cosas porque aquí de lo que se está hablando es, en el primer punto, del estudio de la reubicación, lo cual no contradice ninguna postura del PSPV en Valencia, y, en segundo lugar, nosotros mantenemos la creación de la comisión interadministrativa, que no interministerial como ha dicho la portavoz del PP, en cuanto a que solamente se han reunido las autoridades del Gobierno con dos alcaldes, cuando hay más autoridades implicadas. Por tanto, no aceptamos la enmienda.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL REAL DECRETO 73/1992, DE 31 DE ENERO, POR EL QUE SE APRUEBA EL REGLAMENTO DE CIRCULACIÓN AÉREA, AL OBJETO DE INTRODUCIR LA PREVISIÓN DEL USO DE LAS LENGUAS DEL ESTADO DISTINTAS DEL CASTELLANO EN LAS COMUNICACIONES TERRESTRES EN RADIOTELEFONÍA DENTRO DE LOS LÍMITES DE LAS RESPECTIVAS COMUNIDADES AUTÓNOMAS CON LENGUA PROPIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/001110.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figura con el número 9 en el orden del día. Es autor de la misma el Grupo Parlamentario Catalán y para su defensa tiene la palabra el señor Martí.

El señor **MARTÍ I GALBIS**: Señorías, más brevemente que la última portavoz del Partido Popular en la anterior iniciativa.

Mi grupo parlamentario presentó a principios del mes de diciembre del año pasado una proposición no de ley por la que se instaba al Gobierno a modificar este

real decreto del año 1992 por el que se aprobaba el reglamento de circulación aérea. Y lo hacíamos focalizando la petición en la cuestión idiomática, en la cuestión del uso de las lenguas propias y cooficiales en cada una de las comunidades autónomas que tienen lenguas diferentes del castellano.

Casualmente al cabo de un mes y medio, en concreto el 18 de enero el Consejo de Ministros aprueba un nuevo real decreto con el que deroga el decreto de 1992 y aprueba un nuevo reglamento de circulación aérea. En concreto, por lo que respecta al uso de las lenguas del Estado diferentes del castellano, este real decreto avanza a nuestro entender positivamente hacia una mayor flexibilidad en el uso del catalán, el gallego y el vasco, en cada una de sus respectivas autonomías. Aunque no es en modo alguno lo que mi grupo parlamentario hubiera hecho si hubiera tenido la responsabilidad de aprobar este real decreto, la verdad es que creemos que se avanza y que la interpretación que se puede dar de ese texto es que hay la posibilidad real de que se use la lengua catalana, vasca y gallega en cada uno de los territorios respectivos para la comunicación aeroterrestre en radiotelefonía. Por esa razón entendemos que no tiene sentido la defensa propiamente dicha de esta proposición no de ley y la retiraríamos con el optimismo moderado respecto a que esto pueda ir adelante.

— **RELATIVA A LA PREVISIÓN DE RELLENOS EN LA RÍA DE VIGO (PONTEVEDRA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001133.)**

El señor **PRESIDENTE**: Queda retirada la proposición y pasamos al debate de la siguiente, que como saben SS.SS. sufrió una permuta. Es decir, la número 10 pasaba a la 12 y la 12 pasaba a la 10. Por lo tanto, corresponde debatir la 12, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto y para su defensa tiene la palabra don Guillherme.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Efectivamente, sometemos a debate esta proposición no de ley que hace referencia a una actuación prevista por la autoridad portuaria de Vigo consistente en realizar diversos rellenos en la ría, entre ellos el conocido como el del muelle del Arenal, que ocuparía una superficie de 180.000 metros cuadrados. Se justificaría esta intención, fundamentalmente, en la necesidad de ampliar la superficie actual de las instalaciones portuarias y el calado de manera que permitiese el atraque de grandes barcos.

Quiero decirles a SS.SS. que el anuncio por parte de la autoridad portuaria de esta intención suscitó un gran debate social y provocó, desde luego, el rechazo inicialmente de importantes sectores de la opinión pública y del propio Ayuntamiento de Vigo. Una reacción que

no debe extrañar a SS.SS. porque a una buena parte de la ciudadanía le resulta difícil entender la necesidad de unos rellenos que de momento no están debidamente justificados por quien los propone.

El puerto de Vigo es un motor económico muy importante para la ciudad, para la comarca y yo diría que incluso para Galicia, y también el puerto debe crecer, debe prever las necesidades futuras para seguir jugando un papel importante en la creación de empleo y riqueza. Pero es evidente también que ese crecimiento debe hacerse de forma racional, teniendo en cuenta los distintos intereses en juego y, sobre todo, no realizando actuaciones con un impacto medioambiental irreversible sin estudiar previamente, con mucha ponderación y sosiego, otras posibilidades alternativas.

Quiero decirles a SS.SS. que está claro que el puerto está situado en una ría, que es la ría de Vigo, que es un ecosistema singular, único y que, por cierto, es el origen de la actual pujanza de la ciudad. Digo que es un ecosistema único y con características distintas a las que tiene, por ejemplo, el mar abierto y que esta cuestión debe ser considerada a la hora de actuar y el puerto, a su vez, como saben también, ocupa la fachada marítima de la ciudad.

En un debate de estas características no se pueden agotar todas las argumentaciones. Es absolutamente imposible. Por lo tanto, me voy a centrar en algunas cuestiones. Existen, desde luego, discrepancias sobre las necesidades presentes y futuras de calado argumentadas por la autoridad portuaria y también existe discrepancia en cómo conseguir ese aumento de calado, es decir, si sería imprescindible hacerlo a través de rellenos.

Es discutible también la necesidad real de nuevo espacio, más aún sin que se presente un estudio sobre los usos que están dando a los metros en este momento disponibles, y desde luego en este punto conviene incidir que en este y otros puertos existe una práctica de ocupar instalaciones portuarias con empresas y actividades no necesariamente vinculadas directamente al puerto y que en nuestro criterio son prácticas rechazables. Por lo tanto parece lógico que antes de rellenar o de ampliar la superficie del puerto se estudie la posibilidad de reordenar los usos actuales y debería a darse a conocer un estudio serio sobre este asunto, algo más allá de visitas por el puerto adelante diciendo: mira qué lleno está, que es un poco lo que se está haciendo hasta el momento. Lo que no tiene sentido es la vía de conseguir suelo industrial barato rellenando, porque además yo les quiero decir a SS.SS. que es una vía sin fin. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, don Guillherme. Ruego guarden silencio porque no podemos oír al autor de la iniciativa. Continúe, por favor.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ**: Decía que era una vía sin fin porque inmediatamente, si las necesidades

no están perfectamente delimitadas, vuelve a aparecer la necesidad de nuevos rellenos en un círculo vicioso.

Es necesario también ponderar el impacto medioambiental y en este sentido conviene destacar que importantes y reconocidos institutos científicos cuestionan desde luego la inocuidad de los rellenos para el medio ambiente, alertan del impacto sobre los organismos marinos vivos, sobre la acuicultura, el marisqueo, alertan sobre el problema de los lodos, metales pesados, etcétera. Estos posicionamientos, ya digo, de institutos absolutamente reconocidos y oficiales, de momento son rechazados también por la autoridad portuaria sin prácticamente tenerlos en cuenta. Habría que ponderar más detenidamente y presentar y discutir los informes pertinentes entre la necesidad de suelo industrial, las posibilidades existentes y de manera singular también las posibilidades que ofrecerá la prevista construcción del puerto seco para actividades e industrias, que, como digo, no necesariamente tienen que ubicarse en terrenos portuarios para desarrollar su actividad. Habría que hablar del desarrollo de las comunicaciones del puerto por carretera o ferrocarril, etcétera...

En nuestra opinión no se debe dar por buena una actuación como la que se plantea por la Autoridad Portuaria de Vigo sin que esté bien justificada y estudiada y, hoy por hoy, nosotros creemos que no lo está. A nuestro juicio, no se debe ser insensible ante las repercusiones medioambientales que ocasionará seguir rellenando una ría que SS.SS. y los que son de por allí ya saben que está sufriendo estos impactos una vez tras otra. Por tanto, cualquier actuación debe plantearse dentro de un marco previamente definido del modelo de desarrollo portuario que se quiere, de su vinculación con la ciudad, de la conservación del medio marino, de su vinculación con otras actuaciones de otros puertos también en Galicia y no con decisiones puntuales, inconexas e irreversibles. No se puede optar constantemente por el modelo menos costoso, más fácil, más trillado o por defender los intereses de unos pocos, por legítimos que sean, sin considerar los intereses generales.

Desde luego, no se puede utilizar, y ya voy concluyendo, señor presidente, argumentos que, además de inciertos, no resuelven el actual debate y yo me voy a referir a ellos porque no tendré derecho a replica y se van a utilizar seguro, porque se han utilizado hasta el momento. Yo creo que no se puede emplear argumentos que no resolverían en ningún caso el debate actual como es el de la aprobación por el Ayuntamiento de Vigo, en el año 1998, del plan especial del puerto, que, desde luego, para nada significa dar la aprobación a los rellenos que hoy se proponen, porque ese plan en el momento de su aprobación para nada se refería a las láminas de agua, y quiero decirlo, insisto, porque se utilizará como argumento y, además, en todo caso no resolvería el debate actual. Es decir, no tendría ningún sentido plantearse que tal relleno es viable porque en su momento no se sabe qué acuerdo hubo en el Concello de Vigo,

porque podría modificarse en todo caso —lo digo como cuestión al margen—, ni tampoco el modelo de crecimiento de otros grandes puertos, ejemplo que se utiliza constantemente, como el de Bilbao o el de Barcelona, porque son modelos y ubicaciones muy distintas al caso que nos ocupa. Por lo tanto, a mí me parece que empeñarse en mantener la posición de una determinada autoridad portuaria o no considerar las opiniones de sectores importantes de la ciudad es una mala práctica. Va a crear y crea un enfrentamiento inútil y yo creo que pone a una ciudad a los pies de los caballos sin necesidad alguna. Para nosotros sería mejor buscar el acuerdo y, desde luego, en esta situación, la posición de la Cámara y del Ministerio de Fomento es decisiva y seguro que sería muy bien vista por la mayoría de los ciudadanos. Por eso proponemos la siguiente proposición no de ley: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a paralizar cautelarmente los rellenos en la ría de Vigo, previstos por la autoridad portuaria para ampliar las instalaciones del puerto, con el fin de permitir el necesario debate entre los agentes sociales y las instituciones acerca del modelo de desarrollo portuario de la ciudad; estudiar las necesidades de suelo de las nuevas industrias y valorar las posibilidades de instalación en ubicaciones alternativas hoy ya posibles. En segundo lugar, acelerar la construcción del puerto seco, previsto en Salvaterra de Miño. En tercer lugar, acelerar las actuaciones previstas para mejorar las comunicaciones viarias entre el puerto de Vigo y los polígonos industriales del puerto seco y estudiar y acometer otras mejoras en esta materia. En cuarto lugar, realizar los estudios de impacto ambiental previamente a cualquier decisión de acometer nuevos rellenos en la ría de Vigo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene presentada una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra don Guillermo Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: No queremos redundar en los argumentos que se han empleado, pero sí quería añadir precisamente lo que se señala en esta enmienda adicional que presentamos, con la que pretendemos añadir un punto 5 para hacer extensible lo señalado en los puntos 1 y 4 de la presente proposición no de ley a los posibles rellenos previstos entre el Berbes y Bouzas para establecer una futura conexión ferroviaria.

Efectivamente, señorías, los desafíos de los puertos están permitiendo que se operen cambios en esta concepción que afectarán a su estructura y funcionamiento y prueba de ello es la importancia que se ha dado a los puertos en el Libro Blanco del transporte. Así, preocupa el establecimiento general de zonas de actividad logística que tienen como objetivo básico el crecimiento del valor añadido, de almacenaje, control, actividad del transporte, etcétera. Los cambios que se avecinan origi-

nan más información, la desaparición de muchas barreras, más competencia, mayor poder del cliente, etcétera, y todo ello afectará supongo que en clave de beneficio a quienes tienen mejor interrelación tecnológica, y los peor parados serán los sectores primarios y secundarios, precisamente porque tienen grandes problemas en la reducción del coste. Sin embargo, aquí en Vigo, el problema es que hay que decidir qué tipo de puerto queremos y qué queremos hacer con la ría de Vigo. Es decir, lo que se ha señalado anteriormente respecto al ecosistema y a la enorme riqueza natural de la ría de Vigo crea problemas para interrelacionarse con el desarrollo del puerto. La Constitución reconoce, efectivamente, la autonomía municipal frente a los planes especiales, y en este caso el puerto tiene un plan especial que, aunque existe aprobado desde el año 1998, no sabemos exactamente qué señala. Los problemas se han originado precisamente por la indefinición de la autoridad portuaria en la concepción de la ampliación del puerto de Vigo: ¿cuántos metros, qué capacidad? Todo lo que oímos de la autoridad portuaria son generalidades.

Vigo, que es un centro de gravedad de la eurasia Galicia-norte de Portugal, con influencia hasta la meseta castellana, tiene una importancia enorme ligada a la calidad más que a la cantidad de las mercancías manufacturadas o mercancías a granel o la pesca y necesita probablemente más espacio, pero no sabemos cuánto porque los estudios que se han hecho hasta ahora no son claros. A esto hay que añadir el caso de Bouzas y de Guixar, que son la ampliación natural y precisamente el objeto de esta enmienda. Bouzas tiene un terminal dedicado al tráfico de automóviles, de remolques y de contenedores y Guixar es la terminal de contenedores en régimen de concesión, donde hay almacenes de grupaje, carga y descarga de contenedores, reparaciones, etcétera. Todo lo anterior marca una línea de crecimiento que indudablemente hay que atender y aquí surge el problema de que no sabemos cómo se va a incrementar la línea de atraque, qué se va a hacer con los dragados o qué aumento de superficie va a haber. Es decir, la posición dominante de la ciudadanía debe prevalecer sobre la posición autoritaria que tiene ahora misma la autoridad portuaria. Toda la ciudad mayoritariamente cree que ha habido una actitud prepotente precisamente por el puerto.

El futuro no debe quedar ligado al presente nada más que por las líneas de la racionalidad. El problema surge cuando al hacer las conexiones entre el puerto y la zona de Bouzas se van a hacer conexiones ferroviarias en las que la planificación debe apostar por el crecimiento sostenible y un equilibrio entre el puerto, las industrias, la ciudad y el medio ambiente, pero el puerto no ha actuado acertadamente en estas relaciones. No han sabido desarrollar, por ejemplo, una zona, como es la de abrir Vigo al mar, y ahora es un desastre, y ahora tampoco saben justificar el crecimiento. Todo es porque, precisamente, no implican a la ciudad en este crecimiento. **(El señor Mantilla Rodríguez pronuncia**

palabras que no se perciben.) Abrir Vigo al mar, perdón señor Mantilla, es un proyecto original nuestro, pero no es un proyecto desarrollado totalmente por nosotros, eso lo sabe usted bien. Este plan para conectar por vía ferroviaria la zona de Bouzas y Berbés necesita salvar ciertos problemas, por ejemplo, el caso de los astilleros, que quedarían encerrados en una piscina. Hay seis alternativas, cuatro incluyen túneles; una, una línea de superficie y otra, un puente móvil y, sin embargo, este puente móvil necesita una zona de relleno de aproximadamente 3,6 millones de metros cúbicos depositados en la ría, cantidad superior a la del relleno de la zona del Arenal.

Vigo no es ajena a lo que ocurre, pero es una ciudad joven, no ha cumplido aún los 200 años, y tiene dificultades para conformarse como ciudad. Esto es evidente. Ahora ya no es ella sola, su gobierno, sino la interrelación de instituciones y agentes externos y también agentes internos que son independientes a la ciudad de Vigo y no terminan de integrarse totalmente en la ciudad, como es el caso de la zona franca y la autoridad portuaria. Necesitamos, señores, una salida consensuada y por ello solicitamos un voto de cautela en sentido afirmativo, y así lo esperamos, para, precisamente, dar una salida que sea honrosa para todos y beneficiosa para la propia ciudad. No se preocupen ustedes que, en caso de votar en contra, volveremos a tratar el tema.

El señor **PRESIDENTE:** Va a intervenir en nombre del Grupo Popular el señor Mantilla. Tiene la palabra.

El señor **MANTILLA RODRÍGUEZ:** Sí, don Guillermo, portavoz del Grupo Socialista, no le quepa la menor duda de que vamos a votar en contra. Faltaría más y faltaría más por muchísimas razones, algunas ya las han apuntado ustedes anticipándose a lo que yo podía decir, y es cierto. Parece ser que nadie duda de que el calado del puerto de Vigo es insuficiente en estos momentos. Hay que tener en cuenta que en Vigo están recalando barcos transatlánticos de gran porte y de gran calado y muchos de ellos incluso no pueden acceder a él y, sin duda, no puede simultanear más de dos grandes transatlánticos, como está sucediendo últimamente. Los grupos parlamentarios que me precedieron, tanto el Bloque Nacionalista Galego como el Partido Socialista, hablan muchas veces de que Vigo debe ser una ciudad de servicios. Nadie descarta que es una ciudad de servicios, pero, lógicamente, hay que darle los medios suficientes y necesarios, y uno de ellos, sin duda, es el puerto de Vigo, no solamente para grandes transatlánticos sino para los grandes mercantes, que cada vez son mayores y, por tanto, necesitan más superficie y más calado.

Es cierto que podría haber muchas más alternativas para ganar calado. Ustedes bien saben que ese puerto fue precisamente ganado al mar ya hace muchos años, porque tengan ustedes en cuenta que el mar casi llega-

ba a la calle del Príncipe de Vigo, precisamente hasta donde comienza Colón, poco antes de la calle del Príncipe. Por tanto Vigo en aquel entonces era una ciudad, mejor dicho, era una aldea de pescadores con poquísimos miles de habitantes. Hoy Vigo tiene más de 300.000 habitantes y en el área que la circunda tenemos una zona de influencia de más de 600.000 habitantes. Por tanto necesita recursos y los recursos se habían planteado, precisamente, como dice el señor Vázquez, don Guillermo, en el Ayuntamiento de Vigo el 16 de abril de 1998, en que tanto el Bloque Nacionalista Galego como el Partido Popular habían aprobado el plan integral del puerto de Vigo y de la ría de Vigo. Que ahora diga el señor Vázquez, don Guillermo, que en aquel momento valía y ahora no vale me parece una cosa que no tiene mucho sentido. **(El señor Vázquez Vázquez hace gestos negativos.)** Posiblemente ven que hay algunos colectivos que, como siempre, claro, se oponen. Después podemos hablar brevísimamente, señor presidente, del puerto seco de Salvatierra, en donde parece que aparecen minas de oro y supongo que aparecerán ranas marsupiales dentro de poco que impedirán la tramitación de ese gran puerto seco con más de 4 millones de metros cuadrados. Sabemos, lo decimos y lo hemos reiterado en muchas ocasiones, que la comarca de Vigo y en general Galicia tienen un gran déficit de parques industriales y entonces veremos también que habrá grandes colectivos que se opondrán a la creación del parque industrial, como lo harán a la del puerto seco en Salvatierra del Miño. Seguro que aparecerán. Estamos diciendo que se necesita gran calado. Una de las soluciones, lógicamente, era dragar el puerto. Ese puerto tiene más de 100 años y, lógicamente, está construido sobre piedras y si dragamos cerca del puerto, sin duda que se caería. No va a quedar más remedio que avanzar. Todas las instituciones económicas de Vigo y de su comarca están totalmente de acuerdo en que hay que ampliar y ganar calado para que Vigo sea el gran puerto que necesitamos.

También decía el señor Vázquez, don Guillermo, que le vamos a decir que habrá otros puertos que sí se están ampliando. Hombre, estos días nos están repartiendo a todos los diputados una revista que se llama *Puertos*. Entre ellos se habla de dos. Por ejemplo, el de Barcelona va a ganar 3.800.000 metros cuadrados para nuevas terminales, 10.000 metros lineales, 472 hectáreas de superficie marítima, 707 hectáreas de superficie terrestre. Si hablamos del de Tarragona, que también viene en esta revista, se va a ampliar en 2.500.000 metros cuadrados la superficie terrestre. Estamos hablando en Vigo de poco más de 200.000 metros cuadrados, o sea, que es una insignificancia, diez veces menos que el de Tarragona y quince veces menos que el de Barcelona. Por tanto, señorías, yo creo que por el bien de la zona sur de Pontevedra, Vigo necesita tener un gran puerto.

Ya simplemente como anécdota, porque señor Hernández, don Guillermo en este caso, aprovechando que

el Pisuerga pasa por no sé dónde **(El señor López-Amor García: Por Valladolid.)** —gracias, hice la reválida—, aprovecha que ayer el Ayuntamiento de Vigo y el alcalde se oponen a una de las posibilidades, como usted bien decía, de las seis existentes para conectar Bouzas con el ferrocarril, porque es imprescindible conectar el puerto de Bouzas —que también tenemos que recordar que tuvo muchos detractores; hoy no porque está demostrando que es un gran pulmón económico de la ciudad— con el ferrocarril, y sin duda esa de la que habla el señor Hernández es una de las posibilidades. Hay muchas más y, por tanto, estamos totalmente convencidos de que se buscará la más idónea.

No les quepa la menor duda a SS.SS. de que el Partido Popular va a votar en contra de la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego, Grupo Mixto, y, lógicamente, de la enmienda presentada por el Partido Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Vázquez, ¿nos dirá usted si acepta o no la enmienda del Grupo Socialista?

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ:** Sí, vamos a aceptar la enmienda porque, efectivamente, no contradice el planteamiento de nuestra proposición no de ley. Por cierto, agradezco el voto afirmativo del Grupo Socialista y, desde luego, tiene sentido ante el reciente anuncio de los rellenos con ese fin de la comunicación ferroviaria. Si hay otras alternativas, ya hablaremos de ello.

— **RELATIVA A LA CONSTRUCCIÓN DE UN PASO ELEVADO O SUBTERRÁNEO EN LA CARRETERA N-642 A SU PASO POR LA PARROQUIA DE CANGAS EN EL AYUNTAMIENTO DE FOZ (LUGO) PRESENTADA POR EL GRUPO P. MIXTO. (Número de expediente 161/001111.)**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la proposición no de ley que hacía el número 10 en el orden del día primitivo, relativa a la construcción de un paso elevado o subterráneo en la carretera N-642, a su paso por la parroquia de Cangas, en el Ayuntamiento de Foz, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, y tiene la palabra el señor Rodríguez para su defensa.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ:** Creo que cuando nos encontramos con una situación como la que ahora vamos a tratar siempre lo mejor sería una visita al lugar para comprobar realmente qué tipo de soluciones se trata de encontrar a un problema sin duda existente. Estamos hablando de la N-642, una carretera que ya ha sido objeto de múltiples iniciativas en este Congreso de los Diputados, justo porque tiene múltiples deficiencias, y quiero recordarles que muchas de las deficiencias con las que intentamos acabar aquí, cuya solución no contó con los votos afirmativos del partido que sustenta al

Gobierno, después tuvieron que ser solucionadas con proyectos complementarios o incluso con actuaciones directas del Ministerio de Fomento algo más tarde. Digo esto porque en todo caso estaría bien que cuando hay problemas se reconociesen o cuando menos, de forma planificada y aunque fuera alargada en el tiempo, se fuese tomando nota de ellos y se buscasen las soluciones adecuadas. En este caso la N-642, como dije, tiene muchas deficiencias, especialmente a su paso por el Ayuntamiento de Foz. La estructura poblacional de Galicia, que está basada en parroquias, hace que muchas veces este tipo de infraestructuras divida en dos partes parroquias que son un núcleo perfectamente bien estructurado y con coherencia.

En el caso que nos ocupa ocurre que los grupos de población más importantes, en concreto el de Vilachá y Vilasindre, quedan apartados y divididos por la N-642 en relación con la zona dotacional, en concreto nada menos que la iglesia, el centro cívico, que es no solamente reunión de los vecinos sino asociación cultural e incluso donde se prestan muchos servicios de carácter social, la zona de deportes en general, con el campo de fútbol, el cementerio y la playa, es decir, la zona en donde tanto en invierno como en verano se acumula más cantidad de vecinos. Hay que cruzar la N-642 que en este lugar tiene la intersección de la provincial de Cangas a Ferreira. Por lo tanto, hay mucho tráfico rodado, un volumen de tráfico considerable, grave peligro para los peatones, escasa visibilidad porque estamos en una rasante y, por lo tanto, alta velocidad de los coches porque con todo se trata de una línea recta. Especialmente preocupante resulta para las personas mayores y para los niños e incluso la posición de los vehículos en muchas ocasiones hace que los viandantes se confundan sobre el momento en que tienen que pasar, si hay coches dispuestos a cruzar también la N-642 camino de Ferreira. Por todo esto y como petición realizada por el centro cívico y por todos los vecinos es por lo que presentamos esta proposición no de ley bien modesta, que trata solamente de buscarle una solución conforme al proyecto técnico que el Ministerio de Fomento considere oportuno para que se facilite el acceso de peatones desde Vilachá a Os Castros sin cruzar la N-642. Esta es exclusivamente nuestra intención que, vuelvo a repetir, responde a un clamor y a una demanda social evidente en esta parroquia.

Acabo diciéndoles que si me lo permiten me voy a ausentar porque tengo una comparecencia al mismo tiempo en la Comisión de Educación, que fue solicitada por el Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, por lo que sería una desconsideración no asistir, pero volveré inmediatamente.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra en nombre del Grupo Parlamentario Socialista don Guillermo Hernández.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO:** Simplemente para destacar la gran cantidad de iniciativas que ha existido en torno a la problemática que recoge esta proposición no de ley y que se resumen en lo que ha expuesto ahora mismo el compañero del Bloque Nacionalista Galego. Efectivamente hay que resolver un problema de seguridad en la N-642, que ocurre ni más ni menos que a causa de las imprevisiones y de las deficiencias que se observan desde su construcción. Incluso hay una plataforma vecinal por las mejoras, que ya en el mes de junio pasado tuvo problemas. Aquí se repite el problema otra vez, como en el caso de Placeres, en la provincia de Pontevedra, con el tren. El tren en aquel caso divide la zona en dos partes. En el caso de Foz ocurre lo mismo. La zona dotacional queda totalmente separada de la zona residencial y nos encontramos con una zona dividida. El problema tiene una fácil solución además. Por esa razón apoyamos, precisamente, esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Don Celso Delgado, en nombre del Grupo Popular.

El señor **DELGADO ARCE:** En relación con esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Mixto, el Grupo Parlamentario Popular quiere manifestar que, efectivamente, la cuestión que se nos presenta responde a la problemática de muchas localidades de Galicia, que se ha configurado en torno a las márgenes de las carreteras nacionales. Hoy estamos hablando de Cangas, que es una parroquia del Ayuntamiento de Foz, con una población reducida, inferior a 1.000 personas, que habitan en varios núcleos rurales, de los cuales destacan Cangas con 884 habitantes y Vilasindre con sólo 31 habitantes. Este núcleo rural de Cangas está atravesado por la carretera N-642 y por la vía férrea entre Ferrol y Gijón de FEVE y discurre paralelamente a lo largo del núcleo rural con una distancia con unos 40 metros entre ambas. Urbanísticamente Cangas se ha desarrollado, pues, de forma lineal en ambas márgenes por lo que no existe una concentración importante de población en ningún tramo. En concreto en la zona de Os Castros, frente a la intersección de la carretera N-642 con la carretera provincial de Ferreira-Valadouro y de Valadouro a Cangas, que es la LUV-612, están ubicados, como decía el señor Rodríguez, un centro cívico social, la iglesia parroquial, el cementerio, un campo de fútbol y también pistas polideportivas. En la actualidad, esta intersección de Cangas está dotada de carril central de espera y una limitación de velocidad en este tramo de la intersección de 60 kilómetros por hora. La intensidad media diaria en 2000 fue de 7.099 vehículos por día con un 9,09 por ciento de vehículos pesados. Por lo que se refiere a los datos de accidentalidad de los que dispone este diputado, en los últimos cuatro años, de 1998 a 2001, hubo cinco accidentes que tuvieron por origen colisiones laterales de vehículos por salidas de

la vía y, afortunadamente, sin víctimas entre los peatones, que es la problemática fundamental que destaca el señor Rodríguez. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la presidencia.)**

En cuanto a las actuaciones previas en este tramo, está redactado en la actualidad un proyecto de seguridad vial, en concreto el número 33/90 de mejora de la intersección de Nois, carretera N-642 de acceso San Cibrao, punto kilométrico del 38 al 41, tramo Nois, provincia de Lugo, que, repito, está aprobado definitivamente con un presupuesto de ejecución por contrata de 21 millones de pesetas. En este proyecto se incluye la instalación de dos semáforos doble ámbar en la intersección de Cangas para advertir a los conductores de la peligrosidad del tramo, reforzando las señalizaciones verticales existentes de limitación de velocidad. A mayores, la descongestión de tráfico obviamente tendrá lugar porque está prevista la realización de esa vía de gran capacidad por el Ministerio de Fomento y de la Xunta de Galicia en la vía costera, entre Ferrol y Barreiros, donde se conectará con la autovía del Cantábrico, y la realidad es que el planteamiento del Grupo Mixto choca con algunas cuestiones que afectan a la proximidad de la intersección de Cangas, del paso superior sobre el ferrocarril en la LUV-1612, así como también a las limitaciones que imponen las edificaciones existentes. El posible paso del que se nos habla en la proposición no de ley debería situarse, según estas circunstancias, a más de 100 metros de la intersección y para su ejecución sería necesario realizar importantes expropiaciones, que, sin duda, producirían grave quebranto a vecinos de esas localidades. De lo anteriormente expuesto nos encontramos, por lo tanto, con un tramo de carretera con una concentración de peatones que no se puede calificar de relevante, que crucen, además, la carretera en un mismo punto, justamente por lo que acabamos de apuntar, por la enorme dispersión de la población. En cualquier caso, aunque el posicionamiento de este Grupo Parlamentario Popular va a ser en contra de esta proposición no de ley, sí que nos parece muy razonable insistir en todas estas medidas que contribuyan a mejorar la seguridad de los peatones y de los vehículos que circulan por esta carretera y también, desde nuestra posición de grupo parlamentario, vamos a impulsar que se puedan acometer estudios tendentes a dar una solución si cabe todavía más segura y más eficaz a esta problemática de la que nosotros también nos hacemos eco, aunque sin los tintes de gravedad que presenta el Grupo Parlamentario Mixto.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN PLAN DE ELIMINACIÓN DE PASOS A NIVEL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001156.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día como la número 13, relativa a la elaboración de un plan de eliminación de pasos a nivel, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Socialista y para su defensa tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señorías, la proposición no de ley que hoy presenta el Grupo Socialista tiene como objetivo instar al Gobierno a que en el plazo más breve posible presente un plan para la eliminación o la supresión de los pasos a nivel, que justificamos fundamentalmente en dos razones: por una lado, las altas inversiones económicas que suponen dicha supresión y, por otro, la complejidad que conlleva la eliminación de un paso a nivel. Respecto al primer punto les diré que la cantidad presupuestaria que se ha venido destinando a la eliminación de pasos a nivel ha llevado una trayectoria a lo largo de los once últimos años yo diría que errática; es decir, parece más bien que se ha ajustado a lo que sobraba, porque se ha ido variando desde 6.421 millones de pesetas en el año 1990 a 1.799 millones en el año 1993, 4.253 millones en el año 1996, 4.758 millones en el año 1998, 5.263 millones en el año 2000 y según previsiones de los Presupuestos Generales del Estado para el año 2001 se tenían que haber invertido 9.350 millones de pesetas en dicho año. Hasta que no esté hecha por parte de la Intervención de Hacienda la valoración de la inversión real realizada no sabemos si se ha llegado a esos 9.300 millones o habrá sido algo menos. La realidad es que en estos últimos once años se han invertido 45.760 millones de pesetas, que son muchos millones de pesetas. Se han suprimido en ese tiempo 1.444 pasos a nivel. Podríamos decir que la media por año —es una cantidad también bastante significativa— son 4.160 millones de pesetas en los últimos once años. Estamos hablando, señorías, de cantidades bastante considerables para que se haga sin ningún criterio objetivo. La media para la eliminación de pasos a nivel también ha ido oscilando año a año y ha variado, según los datos que da el propio Ministerio de Fomento, entre 42,62 millones por paso a nivel en el año 1990, 5,19 millones en el año 1992 y 70 millones en el año 1997, cantidades que en ningún caso coinciden con las que dio el señor Corsini en la comparecencia en octubre del año 2001 con motivo de los presupuestos correspondientes al año 2002. Él dijo que, aproximadamente, la media para la eliminación de un paso a nivel era de 100 millones de pesetas, pero no voy a entrar a polemizar sobre este tema, ya que lo importante, desde nuestro punto de vista, es poner de relieve las cantidades que se manejan para estas actuaciones.

La realidad en este momento, señorías, es que todavía faltan por suprimir 5.000 pasos a nivel. Pero no voy a centrar en todos ellos, sino en los 793 pasos a nivel que tienen un momento de circulación superior a

1.500 y que, por tanto, no están cumpliendo actualmente la legislación en vigor, una legislación que también muy recientemente, por cierto, aprobó el Ministerio de Fomento. Por tanto, lo que nosotros estamos intentando hacer comprender a SS.SS., especialmente al Partido Popular, es la necesidad de que estos 793 pasos a nivel que, según la legislación que ha aprobado el propio Ministerio de Fomento recientemente, deben ser eliminados, lo sean de acuerdo con un plan preestablecido. Si las cifras del señor Corsini son correctas, podríamos decir que la eliminación de esos 793 pasos a nivel supondría la nada despreciable cantidad de 79.000 millones de pesetas. Por tanto, no creo que estemos pidiendo nada extraño cuando lo que ponemos sobre la mesa es que se establezcan unos criterios, unas prioridades para eliminar esos 793 pasos a nivel que en estos momentos están fuera de la normativa vigente.

Pasando, señorías, al segundo aspecto que, desde nuestro punto de vista, justifica el que se haga un plan para la eliminación de pasos a nivel, les daré algunos datos. Los convenios entre RENFE y las comunidades autónomas solamente existen o están en trámites en la Región de Murcia y hay otro con Navarra y con Castilla y León. Es decir, de todas las comunidades autónomas que existen en España, solamente tienen convenio con RENFE la Región de Murcia, Navarra y Castilla y León. Y no se ha avanzado en este terreno, a pesar de que el ministro de Fomento, señor Álvarez Cascos, insistió varias veces en el Parlamento en la necesidad de impulsar los convenios entre RENFE y comunidades autónomas, ministerio y comunidades autónomas. Tampoco es mejor la situación del ministerio; entre ministerio y comunidades autónomas hay convenios con Galicia, que se ha firmado recientemente; por cierto, el único que ha firmado el ministerio durante el año 2001 ha sido un convenio con la Región de Murcia y existe otro convenio, que venía de antes, con Navarra.

La situación es muy diversa: hay comunidades que tienen convenios; hay comunidades que no tienen convenios; hay comunidades que están en trámite de elaboración de ese convenio y otras en las que ni siquiera se ha iniciado el proceso. En este contexto pensamos que es necesario que se clarifique cuáles son los mecanismos para la firma de un convenio entre una comunidad autónoma y RENFE o una comunidad autónoma y el ministerio.

En cuanto a convenios entre RENFE y el ministerio, la situación aún es mucho más caótica. Hay comunidades autónomas como Cataluña que tiene cinco o seis municipios que han firmado convenios con RENFE, Logroño tiene un convenio que firmó en el año 2000. En el año 2001, ese año que iba a ser de impulso de los convenios a todos los niveles para acelerar el proceso de eliminación de pasos a nivel, la realidad es que se han firmado solamente el de la Región de Murcia y otro convenio con FEVE y el municipio de Bárcena, en Cantabria. Y no hay más convenios firmados en un año

que era de tanta importancia para el impulso de estas actuaciones.

Por otro lado, señorías, y ya con esto voy terminando, creemos que la complejidad del proceso para la eliminación de un paso a nivel que conlleva firma de convenio, redacción de proyecto, aprobación por los organismos competentes, adquisición de los terrenos necesarios y, por último, concurso, adjudicación y ejecución de la obra, un proceso bastante largo y complejo, es otro elemento a tener en cuenta para que fuese imprescindible que estas cantidades importantes de dinero se hiciesen de acuerdo con un plan establecido para la eliminación de pasos a nivel y que todos los municipios y todas las comunidades autónomas supiesen cuáles son las reglas del juego.

Nosotros creemos que ese plan de eliminación de pasos a nivel debería de plantear cuál es la situación en este momento entre ayuntamientos y comunidades autónomas en cuanto a la firma de convenios, cuál es la planificación futura en cuanto a la firma de nuevos convenios, cuál es la planificación y la previsión económica no solamente del ministerio, sino también de RENFE y de FEVE, qué aportaciones van a hacer cada una de estas empresas públicas y, finalmente, la descripción por comunidades autónomas y provincias de todos esos pasos a nivel que tienen un momento de circulación superior a los 1.500, estableciendo durante un plan quinquenal qué paso a nivel se suprimiría en cada uno de esos años.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Para fijación de posición, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: He escuchado con mucha atención al señor Contreras, su excelente proposición no de ley, que, sin embargo, y por las razones que voy a exponer con la máxima brevedad, no vamos a apoyar. Y no vamos a apoyarla, a pesar de estar de acuerdo con los objetivos que plantea, por la sencilla razón de que entendemos que el *petitum* fundamental, el de una planificación nada menos que en un plazo de seis meses, está más que de sobra cubierto con las previsiones planificadoras del plan de infraestructuras 2000-2007 y, sobre todo, con la normativa a la que se ha referido el señor Contreras, recientemente promulgada en términos de modificación del reglamento de la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres, que databa del año 1990, con dos nuevos artículos 235 y 287, que constituyen algo así como un código en materia de pasos a nivel. En esas normas están contenidas las respuestas fundamentales a las objeciones que ha formulado el señor Contreras. Eso de que no hay ningún criterio no es cierto. Los criterios están claramente marcados en este real decreto, y están marcados en términos de progreso con respecto a la normativa anterior.

Recordará el señor Contreras que en un debate monográfico que tuvo lugar en esta misma sala, con comparecencia del ministro a propósito del famoso accidente de los primeros días de enero de 2001 en la línea Murcia-Águilas, se estableció una especie de desafío entre el ministro y el señor Segura sobre el momento de circulación que se iba a contemplar en el futuro, y de un momento de 2.500 se ha pasado al que tenemos en la actualidad.

En el real decreto se establecen las reglas de juego, las prioridades en materia de supresión de pasos a nivel, la exigencia de que en cruce de vías de alta velocidad siempre el paso será superior o inferior y luego será en términos del momento superior o que no alcance la cifra de los 1.500. Se establece, asimismo, a quién corresponde la financiación de los pasos a nivel distinto, a nivel superior o inferior, en función de cuál sea el momento que corresponde al factor carretera y el momento que corresponde al factor ferrocarril; normativa sobre la prohibición de arbolado que impida la visibilidad; normativa respecto a las proximidades o a las contigüidades de urbanizaciones, centros deportivos, etcétera. En definitiva, criterios existen, reglas de juego existen y sobran.

Respecto a los datos yo quiero rectificar algunos de los que ha dado el señor Contreras. Sin duda, siempre el Gobierno y el partido que apoya al Gobierno, en consecuencia, dispone de más y mejor información. En todo tiempo; no se trata de poner en cuestión su capacidad informativa, sino solamente de subrayar que el partido que apoya al Gobierno está en disposición de más información. En todo caso, lo importante es que el Ministerio de Fomento está cumpliendo con su programa en el ámbito del plan de infraestructuras 2000-2007. El ministro se refirió, en la comparecencia que he citado, a la necesidad de establecer modificaciones normativas presupuestarias y de responsabilidad individual. A las normativas ya he hecho referencia. El Real Decreto de 6 de julio de 2001 constituye un auténtico código en la materia que fija las reglas de juego y los criterios. En materia presupuestaria, nunca es suficiente lo que hay por delante y lo que se ha hecho, pero, evidentemente, se ha producido una mejora sustancial. Ciertamente, se produjo una cierta flexión en la curva de inversiones en materia de pasos a nivel, pero esta flexión curiosamente, señor Contreras, se sitúa de suerte tal que es en el período desde 1991 a 1995 donde se produjo, y particularmente los años 1991, 1992 y 1993, una flexión en la inversión. Solamente a partir del año 1996 (será casualidad, pero ahí está el dato) se recupera el nivel de inversión similar al del año 1990.

En definitiva, en este momento se está en el marco del plan de infraestructuras 2000-2007, con una nueva normativa, con recursos presupuestarios suficientes y voy a referirme a los datos que en algún caso rectifican y modifican el excelente estudio del señor Contreras. Se está actualizando el inventario de pasos a nivel exis-

tentes, teniendo en cuenta los nuevos parámetros fijados en la legislación, el momento de los 1.500, como sugiere en uno de sus capítulos del plan que plantea el Grupo Socialista. Se ha contactado con todas las comunidades autónomas para establecer convenios de colaboración para la supresión de pasos a nivel y se han firmado acuerdos con la Comunidad Autónoma de Murcia, como recordaba el señor Contreras, uno de la Dirección General de Ferrocarriles y otro de RENFE. Se están cumpliendo los objetivos fijados en los acuerdos suscritos por el Ministerio de Fomento con Navarra y entre RENFE y las comunidades autónomas de Navarra, Murcia y Castilla y León, a alguna de las cuales se ha referido el señor Contreras. Ahí no le rectifico, pero hay acuerdos existentes entre RENFE y una serie de municipios, por ejemplo, Collado Villalba, Figueres, Logroño, Mandiego, Mejilda, Miranda de Ebro, Tolosa y San Vicente de Casteller y, asimismo, existe un convenio, al que también se ha referido el señor Contreras, con la Xunta de Galicia.

Como resultado, a 31 de diciembre de 2001 la situación es la siguiente. Se han suprimido respecto a 31 de diciembre de 2000 160 pasos a nivel y hay 1.383 actuaciones en marcha, que superan la cifra crítica en los términos a los que se ha referido el señor Contreras; 1.133 en estudios y proyectos y 250 en obras. En definitiva, se ha incrementado notablemente la inversión tanto de modo específico para el conjunto de la red como en particular para las actuaciones que tienen que ver con el programa de alta velocidad, donde la normativa existente del decreto al que me he referido es notoriamente más exigente.

Con todo, señor Contreras, con mucho gusto trasladaré la preocupación de S.S. y de su grupo al ministerio por si les sirve de impulso y de estímulo para todavía activar más su ya activa actividad, y perdón por la redundancia. En todo caso, mi grupo, en los términos en que está concebida la proposición no de ley, no tiene más remedio que votar en el sentido anunciado.

— **SOBRE ADOPCIÓN DE MEDIDAS PARA MANTENER Y MEJORAR LAS REDES DE LAS CARRETERAS PROVINCIALES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001191.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Pasamos a la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 14, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para la presentación y defensa de la misma, tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: En primer lugar, hemos presentado una autoenmienda porque en la parte dispositiva se había olvidado de poner la Administración de las comunidades autónomas. Es evidente

que es un error nuestro de pura traslación porque en la exposición de motivos se hacía referencia a esa administración, y queremos que conste también en nuestra instancia al Gobierno.

Llena también de desesperanza por la atención que pueda recibir nuestra proposición no de ley por parte del grupo mayoritario, sin embargo, yo creo que las razones que voy a exponer en este momento van a hacer que, como mínimo, merezcan la misma atención del Grupo Popular y la traslade al Ministerio de Fomento. Como mínimo, recadero de lujo sí tenemos.

No es la primera vez que nosotros hemos traído a esta Cámara esas nevadas del mes de diciembre pasado, las heladas consiguientes y el ulterior deterioro de vías de comunicación. Lo hemos hecho en otras instancias y hemos podido debatir, dentro de los límites que tenemos y nuestra posibilidad de control, sobre esas incidencias y, sobre todo, de lo ocurrido en Cataluña entre los días 14 y 16 de aquel mes y repercusiones posteriores. Aquellos días se produjeron intensas nevadas y las heladas consiguientes. Evidentemente, tuvimos una primera fase de descoordinación en forma de ciudadanos atrapados en los atascos provocados en esas vías de comunicación, falta de información a esos ciudadanos que se vieron afectados y, sobre todo, la comprobación de que las administraciones no contaban ni con los medios ni con la coordinación necesaria para adoptar las soluciones que eran urgentes.

La semana pasada, en el Pleno del miércoles de control al Gobierno en esta misma Cámara, el ministro de Fomento insistió en culpar de esos incidentes provocados en las carreteras a los usuarios, tal y como ya viene siendo habitual. Pero, claro, es que en una situación de este tipo la culpa es del usuario. Yo creo que lo que se demuestra es la falta de preparación del Gobierno, además de una nula disposición a enmendar esta manera de actuar, porque si decimos, y todo el mundo aquí ha sonreído, que más de una vez el Gobierno ha culpado a los usuarios, es evidente que no es la primera que se produce una situación de este tipo, no es la primera vez que a los usuarios se les culpa de haber salido con los coches o de haber salido en una mala situación con los coches. Por tanto, es evidente que son necesarias medidas, es evidente que hay una falta de coordinación y no me voy a referir a los medios, porque ya el ministro de Fomento en la contestación que me dio el miércoles pasado me hizo una enumeración de medios y me dijo, por ejemplo, que se habían doblado el número de máquinas desde la que para él es la oprobiosa época del Gobierno socialista, pero, claro, yo creo que no se dio cuenta de que con esto se estaba echando sal, y nunca tan bien dicho, en la herida, porque cualquier ciudadano que escucha esa enumeración de la gran cantidad de medios y de la gran disposición del Gobierno se tiene necesariamente que preguntar dónde estaban esas máquinas en el momento de la nevada, dónde estaban en esos momentos posteriores en los que el hielo cubrió

el suelo de ciudades y zonas rurales, que fueron desasistidas y tuvieron que remediarlo con sus propios medios. De todo ello estábamos hablando el miércoles pasado, de vías de comunicación que consideramos de primer orden. Hablaríamos de carreteras nacionales, hablaríamos de las autopistas de peaje, tan mimadas y tan cuidadas por la Administración y por este Gobierno. Y si esas vías merecieron esa consideración por parte de la Administración, qué no podríamos decir de carreteras provinciales y locales, cuya situación hubo de ser atendida desde las diputaciones y ayuntamientos que no contaron con la ayuda ni con la cooperación de otras administraciones, con los consiguientes inconvenientes que se provocaron. Como consecuencia de aquella situación de nieve y hielo y de los medios que se usaron para despejar las carreteras, fundamentalmente sal, estamos en este momento con unas vías en un estado desastroso que añadir a la ya mala situación de esos seis años de Gobierno del Partido Popular, con una inversión manifiestamente mejorable. Además, en este momento, aparte de la nieve y el hielo, tenemos una dificultad añadida para la circulación en esas vías. Yo les quiero dar un dato simplemente: la Diputación de Lleida tuvo que gastar para arreglar los desperfectos de ese temporal sólo en sus vías más de 38 millones de pesetas. Traducidos a euros seguiría siendo una importante cantidad, a la que añadir otra muy difícil de cuantificar como sería el gasto en brigadas, etcétera.

No sería muy aventurado concluir que esa situación no se debería volver a repetir; una situación climatológica que en el caso de Cataluña se une a otra que ya se produjo también en el mes de noviembre del año pasado debido a temporales de viento con consecuencias sociales y económicas de gran dimensión para ese territorio, pero que no debería nunca más atrapar a las administraciones con el paso cambiado. Nunca más se debería producir una situación o un desastre como de los que estamos hablando sin los medios adecuados, sin la necesaria coordinación entre administraciones y sin que se tenga prevista la asistencia a todo el territorio, desde las vías principales hasta las que no se consideran así. Pero yo creo que hay que hacer una especial incidencia en este tema porque esas son vías vitales para el desarrollo no sólo de la comunicación, sino para eso de lo que siempre todos hablamos pero nunca se pone en evidencia que es la vertebración del territorio. Por eso nosotros hemos presentado una proposición no de ley con la pretensión, en primer lugar, de que sea una llamada de atención para que esa situación no se vuelva a repetir, pero también una muestra de disposición de nuestro grupo a buscar mecanismos adecuados para la coordinación tan necesaria que antes mencionábamos.

Nos parece que la propuesta de coordinación entre administraciones debería contar con el respaldo de todos los grupos, sobre todo del Partido Popular, que se encuentra en esa campaña fantástica de la segunda des-

centralización. Yo no sé qué quiere decir la segunda descentralización, pero es evidente que debería querer decir también escuchar, atender y resolver problemas de territorios sobre todo rurales, sin que la diferencia de competencias entre las diversas administraciones pudiera ser un obstáculo para coordinar y dar respuestas solidarias. Por supuesto, esa coordinación debería estar estructurada de la mejor forma que consideren las administraciones, pero debe contar con una dotación económica suficiente que permita hacer las previsiones necesarias, pero, además, que garantice una cosa vital, desde nuestro punto de vista, como es la rapidez de respuesta ante las situaciones de adversidad climatológica como la que hoy nos ocupa, pero sobre todo que ayude a tener esas vías de comunicación provinciales y locales en las mejores condiciones para soportar esas adversidades.

Por eso pedimos, en primer lugar, que la Administración central, a través del Ministerio de Fomento, arbitre medidas de ayuda y colaboración con el resto de las administraciones responsables para subsanar los daños sufridos en esas vías de comunicación provinciales y locales y, por supuesto, en segundo lugar, aunque sería lo primero, que se arbitren los medios necesarios económicos y con vistas al futuro en forma de un fondo específico dedicado a necesidades y situaciones como las hoy aquí expuestas y, sobre todo, a la prohibición de que esos problemas no se vuelvan a repetir. Por eso, sin confiar en tener los votos del Partido Popular, voy a ser menos ambiciosa, voy a confiar en que, por lo menos, trasladen esa petición.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Señor Ortiz, tiene usted la palabra para fijar su posición.

El señor **ORTIZ GONZÁLEZ**: Señora Cunillera, permítame que le haga el resumen de mi intervención en una frase. Probablemente, si yo estuviera en la oposición, hubiera dicho lo mismo que usted. **(La señora Cunillera i Mestres: Cuando quiera cambiamos.- Risas.)** Pero, con todo, el no que mi grupo le va a dar, obviamente, lo tiene que fundar y lo va a fundar, no sin antes hacer algunas matizaciones o pequeñas rectificaciones a algunas de sus expresiones.

Los usuarios no siempre tienen la culpa, pero tienen la culpa con frecuencia. Estará de acuerdo conmigo. No creo que se pueda acusar al Partido Popular en esta materia de falta de preparación. Utilice usted otros adjetivos y otras expresiones. Yo le ruego que esa la mate, la piense y la corrija.

Permítame que le diga que lo que está en el trasfondo de todo el tema que plantea S.S. va más allá de las carreteras vecinales y se plantea en términos de fórmulas de auténtica cooperación. Y no parece que su grupo o que su partido esté muy por la labor en materia de cooperación. Me remito al éxito que ha tenido el señor ministro

de Administraciones Públicas recientemente en el Senado con un informe sobre cooperación. Todo ha sido, por el contrario, apelar a las figuras como invasión competencial, arreciar en el ejercicio de las competencias que son propias para las comunidades autónomas y para los ayuntamientos. Es decir, lo contrario de lo que está en el trasfondo de su petición de ahora. Con todo, no será malo hacer algún recordatorio de qué es lo que hay al respecto de los puntos concretos de su iniciativa en términos jurídicos, en términos estrictamente jurídicos, en los que, desafortunadamente, nos tenemos que mover oafortunadamente nos tenemos que seguir moviendo si queremos estar en un Estado de derecho.

La petición es doble: por un lado, fomentar la colaboración del Ministerio de Fomento con ayuntamientos y diputaciones provinciales, después ha incorporado una enmienda, por otra parte llena de sentido común pero que, naturalmente, no varía el sentido de nuestra posición, para paliar la precaria situación de las redes de carreteras provinciales y no como consecuencia de los daños sufridos por fenómenos atmosféricos adversos, sino con carácter general. No me querrá convencer, señora Cunillera, de que justamente el año 1996 fue cuando se pusieron tan mal las carreteras provinciales y locales. No querrá argüirme que fue el año 1996 cuando se inauguró el desastre de las carreteras españolas tanto provinciales como locales. La segunda petición es un fondo plurianual cofinanciado por diputaciones provinciales, cabildos y consejos insulares para el mantenimiento de las redes de carreteras provinciales y municipales en términos de una cofinanciación distinta de la que ya existe, porque es bueno recordar las cosas que existen, he ahí los programas operativos del programa presupuestario 912.B, cooperación económica local del Estado, que gestiona el Ministerio de Administraciones Públicas con toda normalidad. En relación justamente con esta petición de la creación de un fondo, hay que distinguir entre vías provinciales y municipales. En las vías municipales obviamente la pavimentación y la conservación de su estado es una misión que corresponde a los municipios y no queremos invadir competencias para que luego no se nos vuelva la acusación que ustedes seguramente formularían, competencias establecidas en la Ley de Bases de Régimen Local, para lo cual se financian con los impuestos municipales. Además, la Administración del Estado dedica un importante porcentaje, el 30 por ciento, en la mecánica de cooperación del Estado y los fondos europeos asignados también para esta finalidad. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)**

El establecimiento de un fondo específico para municipios va en contra de la posición de la totalidad de las administraciones territoriales, singularmente las autonomías, a pesar de la enorme transcendencia que desde el punto de vista de la vertebración del territorio a que se ha referido S.S. tienen las carreteras locales y provinciales en el ámbito rural. Sin embargo, esto es

competencia exclusiva de las comunidades autónomas. Le podría citar todos y cada uno de los quince estatutos de autonomías, excluidos los de Ceuta y Melilla, con su articulado. En definitiva, no es al Estado a quien corresponde dotar de un fondo con esta finalidad. Esto en el ámbito del Estado de derecho, en el ámbito del respeto competencial. Consiguientemente, ustedes que invocan tanto el ejercicio de sus competencias donde las tienen acuérdense de que estas competencias existen y son otras a la hora del problema que plantean que se resuelva.

Con todo, señora Cunillera, como en el caso anterior, con mucho gusto le hago —no sé cómo me ha llamado— de recadero especial o recadero extraordinario de cara al Ministerio de Fomento, pero en el bien entendido que el Ministerio de Fomento lo primero que tiene que hacer es respetar aquellas competencias que tiene y las competencias del resto de las administraciones.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Damos por entendido que la señora Cunillera acepta sus propias enmiendas?

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Señor presidente, hasta aquí llegaría.

— **RELATIVA A LA PLANIFICACIÓN DE LA CARRETERA N-651 A SU PASO POR LAS PARROQUIAS DE VILAR Y ANDRADE EN EL AYUNTAMIENTO DE PONTEDEUME (A CORUÑA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/001202.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición número 15, con la que concluimos el orden del día. Por tanto, hago advertencia a los señores portavoces que inmediatamente después del debate de la número 15 procederemos a las votaciones.

Tiene la palabra, para su defensa, el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Según respuesta por escrito del Gobierno, de 30 de noviembre de 2001, se está realizando un estudio correspondiente al programa de seguridad vial para buscar soluciones que mejoren las condiciones de seguridad en los tramos conflictivos de la provincia de A Coruña, si bien en estos tramos conflictivos no sabemos si figura o no la travesía que va a ser ahora objeto de intervención. En todo caso deben saber que, según los datos del propio Gobierno, una parte de esta travesía, aquella que está entre el punto kilométrico 16,7 y el 17,5, que no es toda ella, como después aclararé, tuvo 14 accidentes en el año 1999 y faltan los accidentes, algunos de ellos mortales, que no se produjeron precisamente en los puntos kilométricos a los que se refiere el Gobierno.

En todo caso, la N-651 pasa por las parroquias, una vez más, de Vilar y Andrade y, en particular, por los

lugares de Campolongo, O Barro y la urbanización Olmo. Vamos a dividir en dos partes lo que es objeto de nuestra atención o en dos zonas estos puntos kilométricos. La primera zona sería la comprendida entre los puntos kilométricos 16,500 y 18, que sería lo que llamamos la travesía de Campolongo, entre Campolongo y O Barro. Y la segunda parte sería el punto kilométrico 19, que correspondería a la urbanización Olmo.

En relación con el punto kilométrico 16,500-18, es decir, lo que es propiamente la travesía de Campolongo-O Barro, las características son las de un carril para vehículos lentos, una velocidad de 50 kilómetros por hora máximo, que sobre todo si se viene de A Coruña para Ferrol resulta prácticamente imposible de respetar porque los coches vienen a una velocidad muchísimo mayor, grandes dificultades para atravesar la calzada por parte de los peatones, ya que no hay ni pasos de cebra ni los semáforos adecuados, y dificultades en los cruces de la carretera local que va a Perbes, y la otra, más abajo, en dirección a Ferrol, a Souto da Vila y a la parroquia de San Miguel de Breamo, donde hay una importante iglesia románica. Si a esto le añadimos que esta travesía tiene también los accesos a Monfero y Vilarmajor, justo en un cambio de rasante peligrosísimo, tendrán ustedes una descripción aproximada de lo que estamos hablando.

La segunda parte sería el punto kilométrico 19, en concreto la urbanización Olmo, que también se encuentra en frente de un desvío a la parroquia. Son 400 viviendas las que se encuentran en la urbanización Olmo, cuyo acceso coincide también con un vial para vehículos lentos, lo cual produce que sea, en determinados momentos, muy peligroso y una verdadera aventura salir, precisamente, de esta urbanización donde viven 400 familias.

La densidad de población y los accesos confluyentes a los que me he referido obligarían cuando menos a que el Ministerio de Fomento estudiase una nueva planificación de toda la travesía en estos puntos kilométricos a los que nos hemos referido. En todo caso, esta es la aspiración de la asociación de vecinos de Campolongo, que además ha sido ahora refrendada por una moción, ya aprobada hace más de un año y medio, y enviada recientemente a la Dirección General de Carreteras, donde por unanimidad el ayuntamiento se posicionaba buscando una nueva planificación de la travesía. No se trata, naturalmente, de suplantar los deberes y criterios de la Dirección General de Carreteras, sino simplemente de instar a que se estudie esta nueva planificación.

Pensamos que lo menos que pueden hacer las administraciones cuando hay algún tipo de problema o de demanda es estudiarlo, ver si realmente se puede hacer una planificación mejor que la que hay a partir de datos y de informaciones que otras instituciones puedan ofrecer. Y ese es el sentido, por lo tanto, de nuestra proposición no de ley.

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

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Señorías, el Grupo Socialista apoya la iniciativa presentada por el Bloque Nacionalista Galego, considerando imprescindible adoptar medidas en el tramo de la carretera N-651 a su paso por Pontedeume, concretamente en los puntos kilométricos a los que se ha referido el señor Rodríguez en su intervención.

Desde luego, es fundamental evitar la alta siniestralidad vial de esta zona que por razones de deterioro o de planificación, juntamente con un incremento importante de los núcleos urbanos a ambos márgenes de la carretera, agravan una situación que se evidencia con el índice importantísimo de accidentes. Es importante, tanto por el flujo de personas de ambos núcleos de la carretera como por el tráfico vial, ya que la carretera que va a Ferrol y, concretamente, a su paso por Pontedeume ha aumentado considerablemente.

Yo quiero también aprovechar la oportunidad, antes de finalizar, para decir que esta situación de deterioro en las carreteras de ámbito estatal, y concretamente en Galicia y en la provincia de A Coruña, está siendo generalizado. Hay un elevado índice de siniestralidad que se viene repitiendo por un deterioro de estas carreteras tanto por una falta de seguimiento de los puntos negros como de un buen mantenimiento de las zonas. Esto enlaza un poco con la anterior proposición no de ley que se acaba de debatir sobre el mantenimiento de las carreteras provinciales, que acaba de defender la señora Cunillera.

Por tanto, apoyamos esta iniciativa, pero vamos un poco más allá porque es necesario corregir con actuaciones importantes, con inversiones importantes toda la red, los puntos negros en concreto, y tener una visión global de las carreteras de Galicia y, en concreto, en este caso que estamos debatiendo en la provincia de A Coruña, como se viene reiterando continuamente.

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

La señora **FARALDO BOTANA**: Intervengo en nombre del Grupo Parlamentario Popular para fijar la posición relativa a esta proposición no de ley presentada por el Grupo Mixto y defendida por el Bloque Nacionalista Galego.

Nuestra posición será contraria a la toma en consideración de esta proposición porque consideramos que el estudio de una nueva planificación de la carretera N-651 a su paso por el Ayuntamiento de Pontedeume, que solicita el Bloque Nacionalista Galego, se encuentra enmarcada dentro de los proyectos de programas de seguridad vial en Galicia, concretamente en la asistencia técnica para la relación de estudios y proyectos de seguridad vial, en la demarcación de carreteras del Esta-

do en Galicia, cuya licitación se produjo el año pasado por un importe superior a 129 millones de pesetas.

Señorías, me gustaría destacar, contestando también a la inquietud de la portavoz del Grupo Socialista, que la seguridad vial es un objetivo básico de la Dirección General de Carreteras. Así lo puso de manifiesto en su comparecencia ante esta Comisión el ministro de Fomento al inicio de esta legislatura, el 15 de junio de 2000, cuando decía que la Dirección General de Carreteras debería perseguir como objetivo en todas sus actuaciones la seguridad vial. Además, destacaba que la Dirección General de Carreteras tendría un programa específico de seguridad vial para todos los tramos de la red de carreteras del Estado en donde se enmarca esta licitación, y que estas actuaciones incluidas en dicho programa derivarían de la aplicación de un sistema de gestión cuyo objetivo era el análisis y mejora de las condiciones de la circulación vial. Este sistema de gestión debería basarse en una toma de datos de los accidentes ocurridos en la red y, posteriormente, sobre estos datos se realizarían estudios tanto a nivel puntual como en itinerarios completos, lo que nos llevaría a detectar esos puntos negros y esos tramos de concentración de accidentes.

Pues bien, señorías, para la correcta puesta en práctica de este sistema, la Dirección General de Carreteras establece unos contratos y, finalmente, realiza el seguimiento del comportamiento de esta accidentabilidad. La asistencia técnica, ¿en qué consiste? ¿Qué trabajos se desarrollan en esa red de carreteras de la demarcación? Pues bien, el análisis de la accidentalidad ocurrida en los cinco últimos años, que nos llevará a identificar esos tramos de concentración de accidentes, un estudio e informe sobre todos los accidentes mortales que se producen en la red, así como estudios en la intensidad del tráfico.

Centrándonos, concretamente, en la exposición de motivos y en las dos partes en que S.S. ha dividido su intervención, tendríamos que decir que los problemas de seguridad vial del tramo que comprende los puntos kilométricos 16 y 19 de la carretera N-651, que es en la que se sitúan las parroquias de Vilar y Andrade, Campolongo, O Barro y la urbanización Olmo a la que usted ha hecho referencia, vendrán indicados por los accidentes que se producen en la misma. Tenemos que decir que en la actualidad los estudios de intensidad de tráfico en este tramo reflejan que esta se ha visto reducida a las cantidades existentes en el año 1994-1995 por la puesta en servicio del tramo de la autopista A-9, que discurre paralelamente. Y del estudio de accidentes en el tramo en los últimos cinco años, incluido el año 2001, se obtiene un índice medio de peligrosidad sensiblemente inferior al índice de peligrosidad medio de las carreteras convencionales de la provincia en los cinco años anteriores, excluido el 2001; y esto se explica porque en el año 2001 en este tramo hubo sólo dos accidentes, afortunadamente con víctimas no mortales.

Por su parte, señorías, la urbanización Olmo, con 400 viviendas, que se sitúa en los alrededores del punto kilométrico 19, como bien decía S.S., se encuentra en una carretera antigua cedida al Ayuntamiento de Ponte-deume en la que la Dirección General de Carreteras no tiene competencias para actuar.

Pues bien, señorías, estos estudios tanto de puntos negros como de tramos de concentración que se están llevando a cabo no sólo en ese tramo, sino en toda la demarcación de carreteras de la provincia de A Coruña y además, los estudios tanto de accidentes en el tramo que hoy nos ocupa como de intensidad de tráfico, así como competenciales, nos indican que no sería oportuno, por ser reiterativo, el votar favorablemente esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, como ya anunciamos antes, vamos a proceder a la votación de las distintas proposiciones que han formado parte del orden del día.

¿Están dispuestos los señores portavoces? Señor Contreras, ¿le prestaría usted un poco de atención a la presidencia? ¿Se encuentra su grupo dispuesto para las votaciones?

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Nos faltan dos miembros de esta Comisión que están también en Sanidad y precisamente en este momento están votando.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, precisamente vamos a votar ahora porque Sanidad vota a la una, para que no coincidan.

Señorías, vamos a comenzar las votaciones, por tanto, ruego silencio y que se expresen ustedes con toda intensidad en el voto y no en la palabra.

Vamos a votar en el orden en que figuraban en el orden del día, no en el que se han desarrollado los debates, para que SS.SS. no tengan confusión. Votamos la primera proposición no de ley sobre medidas para mejorar el entorno y el impacto acústico producido por el tránsito ferroviario en la estación de RENFE de Gavá (Barcelona), presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que ha asumido una enmienda de Convergència i Unió.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la segunda proposición no de ley relativa a mejoras en la estación de cercanías de RENFE de la ciudad de Gavá (Barcelona) presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, que ha asumido una enmienda transaccional del PSOE.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la tercera proposición no de ley relativa al enterramiento de las líneas de alta tensión que circundan o atraviesan las calles de distintas localidades de la Comunidad de Madrid, así como distritos y barrios de la capital, presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, que ha asumido dos enmiendas del Partido Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la cuarta proposición no de ley sobre el proyecto de desdoble del ferrocarril en la estación de Puerto Real (Cádiz), presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que se vota en sus propios términos.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la quinta proposición no de ley en defensa y reivindicación de la vía de alta capacidad Madrid-Tudela, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la sexta proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a regular adecuadamente el uso y pago de peaje ante circunstancias extraordinarias motivadas por la empresa concesionaria de la autopista que obliguen a los usuarios a utilizar un solo carril, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La número siete fue retirada, como sabe SS.SS., por el portavoz.

Votamos la octava proposición no de ley sobre la ubicación del aeropuerto de Valencia, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la novena proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Real Decreto 73/1992, de 31 de enero, por el que se aprueba el reglamento de circulación aérea, al objeto de introducir la previsión del uso de las lenguas del Estado distintas del castellano en las comunicaciones terrestres en radiotelefonía dentro de

la los límites de las respectivas comunidades autónomas con lengua propia, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Esta iniciativa ha sido retirada también por su proponente.

Votamos la décima proposición no de ley relativa a la construcción de un paso elevado o subterráneo en la carretera N-642 a su paso por la parroquia de Cangas en el Ayuntamiento de Foz (Lugo), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la undécima proposición no de ley sobre la mejora de las conexiones ferroviarias de carácter regional de Almería con Granada y Sevilla, así como de las grandes líneas entre Almería y Madrid y Almería y Barcelona, presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, que ha asumido una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la duodécima proposición no de ley relativa a la previsión de rellenos en la ría de Vigo (Pontevedra), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto, que ha asumido una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la decimotercera proposición no de ley relativa a la elaboración de un plan de eliminación de

pasos a nivel, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la decimocuarta proposición no de ley sobre la adopción de medidas para mantener y mejorar las redes de las carreteras provinciales, presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, que ha asumido dos enmiendas propias que tenía presentadas.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos la decimoquinta proposición no de ley relativa a la planificación de la carretera N-651 a su paso por las parroquias de Vilar y Andrade en el Ayuntamiento de Pontedeume (A Coruña), presentada por el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Se levanta la sesión.

Eran las doce y cincuenta minutos del mediodía.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles, 20 de febrero de 2002, no guarda relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.

Edita: **Congreso de los Diputados**

Calle Floridablanca, s/n. 28071 Madrid

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

Imprime y distribuye: **Imprenta Nacional BOE**

Avenida de Manoteras, 54. 28050 Madrid

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

Depósito legal: **M. 12.580 - 1961**

