



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2003

VII Legislatura

Núm. 836

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. LUIS MARQUÍNEZ MARQUÍNEZ

Sesión núm. 61

celebrada el miércoles, 1 de octubre de 2003

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | Página |
|--|--------|
| — Relativa a la intromisión del capitán marítimo de A Coruña, señor Serafín Díaz, en el ejercicio de las funciones propias de la inspección marítima impidiendo la inspección del buque «Histria Emerald». Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002221) | 26212 |
| — Relativa a la travesía del barrio de Bellavista, en Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002103) | 26216 |
| — Relativa a la paralización de los proyectos de infraestructura viaria en el entorno de Alicante y Elche (segunda circunvalación de Alicante, Camino de Castilla, circunvalación este de Elche), para su modificación y exposición como libres de peajes. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001656) | 26219 |

	Página
— Para que se restituya la venta de billetes en la estación de Uldecona (Tarragona). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/001945)	26221
— Por la que se insta al Gobierno a impulsar las acciones necesarias para ampliar el servicio ferroviario de la estación de Uldecona (Tarragona) y restituir la venta de billetes en esta estación. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 161/002268)	26222
— Relativa a la elaboración de un proyecto de limpieza de lodos de los fondos marinos de la ría de Ferrol. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (Número de expediente 161/002003)	26224
— Relativa a la privatización de la Empresa Nacional de Autopistas (ENA). Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002042.)	26227
— Sobre la autovía León-Astorga. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002063)	26230
— Relativa al establecimiento de una zona de especial protección en Canarias, así como medidas de ordenación de la navegación de dicha zona. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002068)	26233
— Relativa a la adopción de medidas específicas de protección en el área del mar Mediterráneo de competencia del Estado dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002113)	26235
— Sobre ejecución de las actuaciones pendientes en la carretera N-340 a su paso por la provincia de Castellón. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002255)	26238
— Relativa a la mejora de la seguridad en la red convencional ferroviaria: tramo Almería-Linares-Baeza. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/002256)	26241

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **RELATIVA A LA INTROMISIÓN DEL CAPITÁN MARÍTIMO DE A CORUÑA, SEÑOR SERAFÍN DÍAZ, EN EL EJERCICIO DE LAS FUNCIONES PROPIAS DE LA INSPECCIÓN MARÍTIMA IMPIDIENDO LA INSPECCIÓN DEL BUQUE «HISTRIA EMERALD». PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002221)**

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, señorías.

Voy a comunicar a SS. SS. los cambios habidos por acuerdo de portavoces con la Mesa en el orden del día establecido. Se debatirá en primer lugar la proposición que figuraba con el número 9 en el orden del día que

han recibido todos ustedes. En segundo lugar se debatirá la que figuraba en el orden del día con el número 7. En tercer lugar la que figuraba en el orden del día con el número 1. En cuarto lugar la que figuraba en el orden del día con el número 2, que se acumula con la número 12. Y a continuación se seguirá el orden o lo poco que queda de él.

Si alguna de SS. SS. tiene alguna duda, puede preguntar ahora; si no, calle para siempre, es evidente. Muchas gracias por la colaboración.

Vamos, por tanto, a iniciar este orden del día retocado, que acabo de decirles a ustedes, de la Comisión de Infraestructuras en su sesión número 61, con el debate de la proposición no de ley relativa a la intromisión del capitán marítimo de A Coruña, señor Serafín Díaz, en el ejercicio de las funciones propias de la inspección marítima impidiendo la inspección del buque *Histria Emerald*, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa tiene la palabra el señor Aymenrich.

El señor **AYMERICH CANO**: Esta iniciativa arranca de unos sucesos acaecidos el pasado 28 de junio, en cumplimiento del Real Decreto 91/2003, un real decreto en su momento anunciado con gran profusión de medios por el Ministerio de Fomento como la norma que manifestaba el compromiso del Gobierno con la seguridad marítima y que iba a atajar el que los buques basura, o como dice recientemente, la semana pasada, el Partido Popular las mafias del mar, utilizasen los puertos españoles y amenazasen nuestras costas, cuando precisamente varios inspectores marítimos de A Coruña se disponían ni más ni menos que a aplicar lo dispuesto en este real decreto, las denominadas inspecciones ampliadas, a un buque de bandera rumana de más de 18 años de antigüedad y que transportaba hidrocarburos; el buque llamado *Histria Emerald*. De acuerdo con lo previsto en este real decreto dos días antes, el día 26 de junio el señor jefe de la Inspección Marítima de A Coruña, Fernando Balbás y otro inspector habían enviado ya un fax al capitán del buque y a la consignataria informándoles de su intención, de la decisión de realizar esta inspección ampliada. Cuando el 28 de junio el buque atraca en el muelle de petroleros en la terminal de Repsol en el puerto coruñés, se encuentran con que el responsable de la terminal de Repsol, don Jesús Dovale, les comunica que el capitán marítimo señor Serafín Díaz Regueiro (imputado ya, por cierto, en un caso de falsificación de certificados de navegabilidad), prohíbe la inspección, ya que, según él, obliga a cortar la electricidad a bordo y esa maniobra supone un riesgo para la seguridad de la terminal. Los inspectores piden entonces una copia de las normas de esa terminal, del reglamento de funcionamiento de esa terminal de Repsol. El responsable, el señor Jesús Dovale, supuestamente se encamina hacia la oficina para entregársela, pero nunca más vuelve. En ese momento los funcionarios suben al barco, al *Histria Emerald*, para hablar con el capitán. Allí el representante de la consignataria les dice que la inspección no se hará; sin embargo, el capitán acepta la realización de esta inspección, ante lo cual el empleado de la consignataria telefona a través del móvil al capitán marítimo, que, siempre verbalmente, nunca por escrito, reitera la negativa y la prohibición de realizar esta inspección ampliada. Los inspectores, lógicamente, le solicitan que esa orden, que esa prohibición se la manifieste por escrito, y el señor Serafín Díaz Regueiro se niega.

Poco después llega el segundo jefe de la terminal de Repsol y vuelve a ratificar la prohibición. Los inspectores insisten en obtener un documento con los impedimentos, documento que finalmente Repsol les facilita; pero una hora después el mismo empleado les dice que sus superiores se niegan a entregar el reglamento a cualquier funcionario que no sea el capitán marítimo. A las cuatro de la tarde los inspectores desisten de su empeño, a pesar de que la inspección es obligatoria para buques como el *Histria Emerald* de 18 años. A

raíz de esta situación, los dos inspectores, el jefe de Inspección Marítima de A Coruña y el inspector que lo acompañaba, realizan un informe que remiten al Ministerio de Fomento (una denuncia, en realidad), y anuncian además su intención de no realizar ninguna inspección ampliada de las previstas en el Reglamento 91/2003 mientras no se aclare y no se ponga fin a esta situación.

Para el Bloque Nacionalista Galego estamos ante hechos muy graves y que ponen de manifiesto que el Estado, que el Gobierno español no se toma en serio, no acaba de tomarse en serio la seguridad marítima. Sobre la seguridad marítima y sobre esa intención, como se dice, por ejemplo, cuando se reacciona frente a los que promueven en el Parlamento Europeo una comisión de investigación que no se puede crear ni en el Parlamento español ni en el Parlamento gallego (se pudo crear, pero desde luego fue torpedeada desde el primer día por el Partido Popular), se dice que los que promueven esa comisión de investigación lo que hacen es actuar como cómplices de las mafias rusas. Quien actúa como cómplice de las mafias rusas y de los piratas de mar, impidiendo que sus buques, cuando entran y salen libremente de puertos gallegos, sean inspeccionados desde luego es el Gobierno y el grupo que le da apoyo. ¿A qué espera el Gobierno para cesar al señor Serafín Díaz Regueiro? Ya digo que no es ésta la primera irregularidad grave en la que este funcionario se ve implicado; está imputado en un caso de falsificación, seguramente venal, seguramente a cambio de dinero, de certificados de navegabilidad. Salvo que el Gobierno tenga miedo de que el señor Serafín Díaz Regueiro hable, porque el señor Serafín Díaz Regueiro estuvo en ese gabinete de crisis que se creó en la Delegación del Gobierno en Galicia cuando se tuvo conocimiento del accidente del *Prestige*, es decir, está en el origen de las decisiones que convirtieron un accidente en una catástrofe, y desde luego, si hablase, lo que dijese podría no ser precisamente agradable o no ser precisamente cómodo para el Gobierno y para el Partido Popular.

Por otro lado, hay también que manifestar otra cuestión. Después de estos hechos el Ministerio de Fomento, el ministro de Fomento se reunió con diferentes responsables marítimos de las capitanías, según fuentes del Ministerio de Fomento, para unificar criterios en la aplicación de este Real Decreto 91/2003. Nosotros no entendemos qué criterios hay que unificar. Una norma que se elabora, una norma que, hay que suponer, fue elaborada sin precipitación después de la reflexión y de las consultas que se establecen en la ley del Gobierno, que regula precisamente el procedimiento de elaboración de disposiciones generales, no requiere ningún tipo de unificación de criterios para su aplicación; lo que requiere es ser aplicada. En el caso que motiva esta iniciativa no estamos ante un problema de interpretación del real decreto; estamos directamente ante una negati-

va, y además una negativa contumaz, al cumplimiento de lo establecido en un real decreto. Claro, cuando esto es así, cuando con posterioridad el Ministerio de Fomento dicta una circular, una instrucción interna en la que se establece en qué supuestos no se podrá realizar, a pesar de que estemos hablando de buques subestándar, de buques que de acuerdo con el Memorando de París deben ser objeto de esa inspección, y de buques que de acuerdo con lo dispuesto en el Real Decreto 91/2003 deben ser objeto de esa inspección ampliada; cuando una norma de rango inferior o un producto de naturaleza jurídica oscura, como una circular o una instrucción interna, dice en qué supuestos no debe ser aplicado ese real decreto, desde luego estamos desde nuestro punto de vista ante una situación muy grave que roza la prevaricación. Sobre todo, cuando sobre lo dispuesto en un real decreto prevalecen las normas internas, los reglamentos internos de una concesionaria como es Repsol en el puerto de A Coruña, desde luego también nosotros tenemos que preguntarnos qué vínculos unen a Repsol, empresa en la que, por cierto, el Estado tiene una influencia dominante a través de la acción de oro, con el Gobierno. ¿No será éste el pago que el Gobierno hace a Repsol por esa supuesta filantropía en la eliminación —veremos con qué resultado— del fuel contenido en el pecio del *Prestige*? ¿No será éste el precio que el Gobierno paga a Repsol por otro tipo de favores, por ejemplo ese acuerdo marco y esas prejubilaciones de las que el Ministerio de Trabajo va a asumir el 83 por ciento del coste?

Queremos que esas preguntas se contesten y, desde luego, esperamos que esta proposición no de ley sea tenida en cuenta. Lo que no vamos a aceptar es la enmienda formulada por el Grupo Popular. Acerca de que se intente modificar nuestra proposición no de ley simplemente para decir que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a impulsar dentro del Memorando de París la unificación de los criterios de las inspecciones ampliadas, teniendo en cuenta las posibles limitaciones que imponga la seguridad de las personas, el buque y el puerto, pensamos que, si es así, habría que haberlo tenido en cuenta a la hora de elaborar el Real Decreto 91/2003, y no una vez elaborado ese real decreto, no una vez presentado ya ese real decreto como la solución y como la manifestación del compromiso del Gobierno frente a la inseguridad marítima, para después intentar no aplicarlo, tirando por elevación al Memorando de París.

Las cosas están claras; lo que hay que hacer es cumplirlas. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular tiene presentada una enmienda. Don Celso Delgado tiene la palabra para su defensa.

El señor **DELGADO ARCE**: En nombre de mi grupo, agradecemos la deferencia de que se haya posi-

bilitado la alteración del orden del día para tramitar esta proposición en primer lugar.

El Bloque Nacionalista Galego ha presentado una proposición no de ley de tres puntos a la que nuestro grupo va a contestar de la forma lo más clara y concisa posible. En primer lugar se plantea la garantía de aplicación plena e incondicional del Real Decreto-ley 91/2003. Esta disposición, muy reciente, en su anexo V, apartado c), de este real decreto por el que se traspone la Directiva 106/2001 de la Comunidad Europea sobre control por el Estado del puerto, establece muy claramente y de modo literal lo siguiente: En la medida en que sea materialmente practicable, y teniendo en cuenta las posibles limitaciones que imponga la seguridad de las personas, del buque y del puerto, la inspección ampliada deberá tratar como mínimo de los aspectos que figuran a continuación —y luego se refieren—. Sigue diciendo: Los inspectores deberán tener presente que puede ponerse en peligro la realización segura de determinadas operaciones a bordo (por ejemplo, la carga), si se exige la realización de pruebas con un efecto directo sobre las mismas durante dichas operaciones.

El buque *Histria Emerald*, como decía el señor Aymerich, es efectivamente un petrolero de bandera de Malta, según mis referencias, de los que figuran incluidos en la lista negra del Memorando de París, y que iba a realizar una descarga de petróleo crudo, a todos los efectos legales una mercancía peligrosa, en la terminal de Repsol que, como todas SS. SS. conocen, está muy cerca de la ciudad de A Coruña. Teniendo en cuenta que una de las pruebas de esta inspección ampliada consistía en tirar la planta eléctrica, es decir, dejar sin energía el buque para comprobar el funcionamiento del sistema de emergencia, el capitán marítimo prohibió realizar dicha prueba, y no así el resto de las pruebas que formaban parte de lo que se entiende por inspección ampliada. El artículo 7 del real decreto dice las operaciones de la inspección ampliada obligatoria de determinados buques. ¿Por qué decidió que tirar la planta era una inspección que no podía practicarse en la terminal de Repsol? Porque entendió que se trataba de una operación altamente peligrosa que podía poner en peligro a la tripulación, al buque, al medio ambiente marino y a la propia ciudad de A Coruña, por la proximidad —repito— de esta terminal a la ciudad. Quienes somos profanos, porque los diputados, salvo que seamos especialistas en estos temas, no tenemos por qué saber de eso y preguntamos qué sucede si un barco se queda sin propulsión, sin energía, recibimos unas explicaciones que yo comento. El barco en esa situación no podría abandonar el muelle; por ejemplo, si se incendiase en ese momento la terminal, no podría abandonar el puerto. Desde que se tira la planta hasta que suben los de emergencia pasan unos momentos; no todos los equipos de emergencia operan instantáneamente (por ejemplo, he recibido noticia de que algunos equipos de

navegación se desorientan y tardan todavía más de muchos minutos en ponerse en funcionamiento, por ejemplo, el giroscopio); los propios maquinillos de atraque y de desatraque, porque estos barcos no se amarran con cuerdas, con sogas, sino con estachas metálicas, esos maquinillos de amarre y desamarre no funcionan, con lo cual esa operación que parece rutinaria se convierte en una operación altamente peligrosa. Por otra parte, las propias reglas de la terminal de Repsol en A Coruña exigen que el buque disponga de máquina y de capacidad de gobierno en todo momento, lo cual, caso de haberse realizado la prueba de caída de planta, conduciría a dejar el buque sin gobierno y sin máquina, con el riesgo de que después pudiera o no pudiera recuperarse la propulsión.

Se debe señalar también que la prueba de caída de planta en la terminal iría en contra de los principios de otro real decreto, que es el 145/1989, de 20 de enero, por el que se aprueba el Reglamento nacional de admisión, manipulación y almacenamiento de mercancías peligrosas en los puertos. Ahí se dice muy claramente que los buques —concretamente en el artículo 26.7— dispondrán en todo momento de máquinas listas —dice el artículo 26.7—: mantener al buque durante la estancia en puerto con mercancías peligrosas con las máquinas propulsoras listas para salir del mismo en cualquier momento. Por ello no podrán efectuar reparación alguna que pueda impedir o retrasar la salida, salvo autorización expresa del capitán del puerto, previa consulta del operador de boya o terminal, caso de estar el buque atracado en terminales especializadas. Tratándose de un asunto de gran interés y actualidad, también se debe señalar que el día 15 de julio de este año (hace muy poco tiempo, por lo tanto) se recibió el primer borrador del grupo de trabajo número 28 del Memorando de París sobre pruebas de caídas de planta eléctrica e inspección a tanques de lastre (luego le facilitaré, señor Aymerich, una copia de este borrador). Por medio de este trabajo se pretende unificar los criterios en toda Europa para realizar este tipo de pruebas y se sugiere que se realicen antes de iniciarse las operaciones de carga o descarga, proponiéndose asimismo medidas de seguridad tales como realizar solamente parte de las pruebas previstas para una inspección ampliada en los casos en los que llevarlas a cabo suponga algún peligro, realizándose el resto de las pruebas en otros puertos cuando existan mayores garantías de seguridad para llevarlas a cabo. Por lo tanto, no estaba impedida la realización de esta prueba fuera de la terminal; es más, se sugirió que esa inspección de podría realizar perfectamente con el barco fondeado en el fondeadero de la ría de Ares, que es el lugar, según los técnicos, más idóneo.

En segundo lugar propone S. S. en la proposición no de ley que se depuren todas las responsabilidades administrativas, disciplinarias y penales en que haya podido incurrir Repsol YPF y el actual capitán marítimo de

A Coruña. Desde nuestro punto de vista, el capitán marítimo actuó en todo momento de acuerdo con lo previsto en el Real Decreto 91/2003, y solamente prohibió la realización de la prueba de caída de planta, pero no el resto de las pruebas que no suponían tal riesgo, cumpliendo exquisitamente la normativa vigente. Pide en tercer lugar su señoría que se cese fulminantemente a don Serafín Díaz Regueiro. Nosotros entendemos que no procede en modo alguno. El capitán marítimo actuó en todo momento con respeto a la normativa vigente e impidió realizar una prueba que, de conformidad con la normativa legal, podía representar un grave riesgo para el buque, para las personas, para el puerto y para la propia ciudad de A Coruña. Y justamente porque se ha puesto de manifiesto, señor Aymerich, una disfunción en la interpretación de este real decreto, porque puede existir una contradicción y por muchas más razones, la propia Dirección General de la Marina Mercante ha dictado una disposición, una instrucción de servicio número 6/2003 que justamente se refiere a las inspecciones ampliadas para determinados buques, y en concreto toca la cuestión del corte de corriente eléctrica y puesta en marcha del generador de emergencia y cómo han de hacerse. Una instrucción —y usted es jurista—, una instrucción interna en modo alguno es una disposición que no tenga una eficacia jurídica; y justamente las instrucciones están para solventar esas cuestiones de interpretación. Como no es suficiente, señorías, es por lo que este grupo parlamentario, entendiéndolo que es importante velar por la seguridad y que tenemos todos que seguir empeñados en que estas inspecciones se realicen y se realicen de la forma más efectiva, hemos enmendado en el sentido de que el Congreso de los Diputados instase al Gobierno a impulsar dentro del Memorando de París la unificación de los criterios de las inspecciones ampliadas, teniendo en cuenta las posibles limitaciones que imponga la seguridad de las personas, del buque y del puerto. Creemos que es una propuesta constructiva en este momento y que ayudaría a una mayor y mejor seguridad.

Termino, señor presidente. No puedo pasar por alto las referencias que se han hecho a posibles imputaciones; se ha hablado de prevaricación, se ha hablado de connivencia de la Administración con el capitán marítimo, se ha hablado de connivencias entre la Administración y Repsol... Nosotros no queremos elevar el debate, somos juristas de profesión; y cuando se habla del concepto de imputado, pretendiendo identificarlo en cualquier ámbito con imputado igual a condenado o sentenciado, efectivamente no nos gusta, porque no es ni serio ni éticamente adecuado. Cuando se refieren a cuestiones como prevaricación, connivencias, pagos de favor, nos parece también absolutamente inapropiado. Estamos en un Estado de derecho: si alguien considera que estamos en presencia de un delito, se plantea la oportuna denuncia, se aportan las pruebas, porque se

presume siempre en nuestro Estado de derecho la inocencia, y, si finalmente los tribunales deciden que alguien es culpable, lo acataremos. Mientras tanto, todos somos inocentes y todos somos respetables.

Nada más, señor presidente.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Hernández CerViño tiene la palabra en nombre del Grupo Socialista.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Estamos hablando de una inspección ampliada al barco, al buque *Histria Emerald*. Vamos a hablar no en representación de las mafias rusas, a las que parece aludir continuamente el Grupo Popular para descalificar, sino desde un ejercicio de responsabilidad, precisamente para recordarle al Grupo Popular que existen normas suficientes desde el Memorando de París, que nos recomienda lo que hay que hacer, hasta el Decreto 91/2003 y el 1867/2000 e incluso hay circulares internas; o sea, que hay una suficiente carga legal para poder actuar correctamente en este caso. Todos sabemos que este barco estaba en una lista negra. Ese es el hecho fundamental, ese es el hecho clave. Sin embargo, frente a este modelo de desastre que va caminando por ahí igual que otros barcos de triste recuerdo para Galicia (el *Prestige* en concreto), una información verbal impide el cumplimiento de la legalidad. El señor Serafín Díaz, que aparece en distintos fregados de la Administración ligados a estos temas, dice que no hay que inspeccionar, y efectivamente no se inspecciona y se sigue adelante. La pregunta es: ¿Por qué se niegan las normas legales?, ¿para qué sirven?, ¿cuál es la utilidad?, ¿dónde están las responsabilidades que afectan a los administradores?, ¿por qué los capitanes colaboran y, en cambio, la Administración frecuentemente falla en estos temas marítimos? ¿por qué no se dan explicaciones?: Todavía se están esperando ciertos documentos que se han solicitado. No sabemos qué ha pasado con los escritos que se enviaron por parte de la inspección al Ministerio de Fomento. Repito una vez más: ¿Por qué siempre aparecen las mismas personas ligadas a los mismos problemas?

La seguridad marítima está a la baja, pese a todo lo que se diga; y este hecho nos lo demuestra; al menos esto ocurre en Galicia. Hemos visto cómo el tratamiento que dan los Presupuestos Generales del Estado a la seguridad marítima es realmente rácano; se niegan comisiones, se descalifica, se actúa impunemente. Pero sabemos que hay otra forma de hacer las cosas y otra forma de actuar. Ustedes preguntarán seguramente, como en el caso del *Prestige*, qué haríamos nosotros. Nosotros cumpliríamos la ley, no queda otra finalidad. Porque un buque de 18 años que está en una lista negra, no es que no tenga problemas, es que es previsible que tenga todos los problemas. De palabra, no nos podemos fiar unos de otros exclusivamente, porque la época de la fe a ciegas ha pasado.

El verano es largo, y todavía no sabemos qué ha ocurrido oficialmente con la investigación sobre la actuación del señor Serafín Díaz en el caso de *Histria Emerald*, pero el Partido Popular no tiene empacho en proponer normas de obligado incumplimiento en el mar, y así nos va: ni seguridad en las personas, ni en los puertos, ni seguramente en la carga. ¿Por qué no se puede hacer la inspección ampliada? Por la peligrosidad en la proximidad. Yo creo que ustedes no lo hicieron porque admiten tráficos marítimos con deficiencias graves; si ustedes mismos reconocen los riesgos, ¿por qué los permiten? Dicen las normas que ahí las máquinas propulsoras deben estar listas; yo creo que el Partido Popular tiene efectivamente las máquinas propulsoras listas para justificar precisamente esta inseguridad. Hay que depurar responsabilidades, y el capitán —dice el Partido Popular— actuó según lo previsto. Efectivamente, la actuación del Partido Popular es prevista en estos casos. Yo creo que votaremos a favor, porque estamos a favor de las inspecciones ampliadas, pero sobre todo queremos asegurar la seguridad, y valga la redundancia.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Aymerich, debe decir solamente si acepta o no la enmienda. Ya lo ha hecho hace un rato S. S., pero sería para cumplir el trámite. O, si quiere S. S., también puede permanecer en silencio hasta el momento de la votación, por si cabe alguna negociación con el grupo proponente.

El señor **AYMERICH CANO**: No, no vamos a aceptar la enmienda.

— **RELATIVA A LA TRAVESÍA DEL BARRIO DE BELLAVISTA, EN SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002103)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, damos paso a la proposición que figuraba con el número 7 en el orden del día, que por acuerdo de SS. SS. ha pasado a debatirse en segundo lugar, relativa a la travesía del barrio de Bellavista, en Sevilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Tiene la palabra su portavoz, la señora Rubiales, a la que damos la bienvenida a esta Comisión.

La señora **RUBIALES TORREJÓN**: Efectivamente, no es frecuente, desgraciadamente para mí, mi presencia en las comisiones, y hoy me siento satisfecha de estar aquí con un presidente andaluz que va a conocer el problema del que voy a hablar tan bien como si fuera sevillano, porque yo sé que don Luis Marquinez, como cualquier andaluz por otra parte, sobre todo del triángulo Huelva-Cádiz-Sevilla, conoce perfectamente bien el problema que hoy traemos a SS. SS., traemos a esta Comisión para someterlo a su consideración.

Como habrán visto, señorías, la iniciativa que presenta mi grupo parlamentario es una iniciativa muy simple, muy sencilla, que está presentada en abril de 2003, o sea, que ya hace unos meses. Es más, cuando el portavoz de mi grupo parlamentario, mi compañero Pepe Segura, me dijo que iba a debatirse esta iniciativa, pensé que a lo mejor ya estaba pasada, puesto que yo sabía que ha habido la constitución de un nuevo ayuntamiento después, en el que ha cambiado la composición del Gobierno, aunque sigue gobernando el Partido Socialista, que ha subido por otra parte en número de votos y en número de concejales; pensé, repito, que podía estar desfasada. Cuando vi cómo estaba la situación, comprobé que no, que lo que pedimos estrictamente (se ha avanzado, se ha cambiado la situación, han ido cambiando las cosas), que el estado de la cuestión todavía sigue haciendo válido lo que instamos. Instamos sólo al Gobierno a que ponga a disposición del Ayuntamiento de Sevilla el tramo de una carretera nacional, de la N-IV, que atraviesa el barrio de Bellavista, para que por parte del ayuntamiento se pueda dar comienzo a las obras que transformen esta peligrosa travesía en urbana.

Decía al principio que cualquier andaluz que haya ido a Cádiz sabe que están muy bien las comunicaciones, que mejoran día a día, pero que hay una espina clavada en el corazón de todos los sevillanos o gaditanos, de todos los andaluces (el señor Landaluze también, estoy segura que lo conoce bien): que una carretera nacional rompe en dos un barrio, el barrio de Bellavista, que es absolutamente característico de trabajadores, de gente de la ciudad. Ellos sufren esta consecuencia de tener partido en dos mitades el barrio en el que viven desde hace muchos años. Lo sufren, señorías, con accidentes de tráfico; lo sufren con molestias para poder moverse, para tener movilidad; lo sufren porque les cuesta trabajo pasar de un sitio a otro del barrio. Es una reivindicación antigua, histórica, de todos los vecinos de Bellavista (es una barriada que tiene más de 12.500 habitantes, está ya cerca de los 15.000), y tiene que ser atendida su reivindicación, porque además es de justicia dar satisfacción a esta petición de los vecinos.

Desde hace siete u ocho años que se hizo la travesía los vecinos están reivindicando que se ponga fin a la misma. Quieren que esta carretera se transforme en una travesía urbana, se transforme en un bulvar. Con esta reivindicación llevan mucho tiempo, y ya cuando era ministro el señor Arias Salgado (por eso le digo que sobre este tema, sobre Bellavista, ha llovido mucho), se comprometió a que esta obra sería realizada por cuenta del Ministerio de Fomento. Pasó el tiempo, pasaron los años, cambió el Gobierno, cambió el ministro, y la obra no se llevaba a cabo, no se realizaba. Seguían los problemas, seguían las reivindicaciones, y el Ayuntamiento de la ciudad de Sevilla decide pedir al Gobierno la transferencia de la titularidad para poder hacer la obra a su cuenta y después negociar con el Gobierno las con-

diciones o las compensaciones de dicha actuación. Sigue pasando el tiempo y tampoco se llega a acuerdo. Por último, recientemente, el 18 de septiembre, vuelve a haber un acuerdo del plenario del ayuntamiento en donde vuelven a pedir la transferencia de la titularidad de la travesía, de la misma manera que se había pedido en el acuerdo anterior y de la misma manera que reivindican los vecinos, pidiendo aprobar en el orden técnico la ordenación para la remodelación de la travesía. Por lo que a nosotros nos afecta, solicitamos al Ministerio de Fomento la transferencia de la titularidad de la vía en todo el ámbito que discurre por el término municipal de Sevilla más una compensación económica por importe de 500 millones de pesetas, que es como yo me entiendo. Este acuerdo está hecho según la Orden ministerial de 23 de julio de 2001, orden ministerial del Ministerio de Fomento, de la Dirección General de Carreteras, por la que se regula la entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos de la red de carreteras del Estado. Parece que era ya un acuerdo (bueno, parece que es un acuerdo, porque yo quiero creer que este acuerdo es firme, y la diputada Nazaria Moreno, que firmó conmigo, junto conmigo esta iniciativa, también quiere pensarlo, porque llevamos mucho tiempo con esto), creemos que este acuerdo es firme y que se va a cumplir. ¿Por qué lo creemos? Porque por fin este acuerdo, al que se llegó el 18 de septiembre en el Ayuntamiento de Sevilla, ha sido unánime de todos los grupos parlamentarios. Yo quiero leerles (tengo aquí, una fotocopia del acta de la reunión en la que se aprobó en el Ayuntamiento de Sevilla el acuerdo al que estamos hoy haciendo referencia) lo que dice el señor Raynaud, que, como todas SS. SS. saben, es el portavoz del Partido Popular en el ayuntamiento de la ciudad, que anuncia el voto favorable de su grupo a la propuesta de acuerdo, expresando su satisfacción por el desbloqueo de la situación del bulvar de Bellavista. Yo pensé: ¿Por qué planteo esta iniciativa? Pues porque hay una cosa que no se cumple, y es lo único que pedimos al Gobierno; mire usted, ni he presentado...; ¿Hay alguna enmienda *in voce* para ampliarlo a las compensaciones económicas, según dice la orden ministerial? No, ni siquiera eso. Eso es un acuerdo al que tendrán que llegar el Ministerio de Fomento y el Ayuntamiento de Sevilla. Ese es un problema entre las dos administraciones públicas, entre las partes; por tanto, a nosotros no nos compete. Lo único que es preciso y necesario para que se pueda empezar a hablar, para que se pueda ejecutar el proyecto (que lo tiene ya ejecutado el ayuntamiento, pero para que pueda proceder a su adjudicación), lo único que es necesario es que el ministerio ceda la titularidad de la carretera N-IV a su paso por Bellavista. Esto es lo único que pedimos hoy; pedimos lo menos que se puede pedir: Que se pongan de acuerdo y se empiece a dar solución a un problema que tienen las partes. Yo pensaba que este tema lo iba a llevar una diputada por

Sevilla que además es concejal del Ayuntamiento de Sevilla, a la que no voy a citar porque no está aquí presente, pero me enteré ayer, señor Landaluce, que no lo iba a debatir la diputada sevillana, sino un diputado gaditano absolutamente legitimado —he dicho además, que conoce perfectamente el problema, porque si vive en Cádiz, en la provincia de Cádiz, conoce perfectamente bien el problema como los que vivimos en Sevilla, lo he dicho antes, o como los que vivimos en Huelva—, pero a pesar de todo me sorprende. Claro, luego he entendido por qué; es que la diputada concejal votó a favor de este acuerdo, y no podía hoy votar en contra de instar al Ministerio de Fomento a la realización de esta obra y de esta actividad.

Por eso yo le pediría —sobre todo se lo pido de todo corazón al grupo mayoritario, al Grupo Popular— que dé hoy satisfacción a esta demanda, porque no queremos más que instar al Gobierno a que ceda la titularidad de la travesía, en los términos que convengan, en los términos que acuerden, para que se pueda realizar un proyecto que está hecho, que está ejecutado, que no se puede adjudicar porque hace falta la cesión previa de la titularidad. Es una reivindicación de años sentida por los vecinos. ¿Qué le pasa al Ministerio de Fomento con Sevilla? ¿Qué le ocurre? No da el dinero para las obras del metro, no quiere tampoco ceder la titularidad para la realización de una obra que viene a solucionar un problema absolutamente necesario y sentido por todos los vecinos; tan sentido que me ha llevado a mí a defenderlo, aunque ustedes saben, como el presidente cuando me ha dado la bienvenida a esta Comisión, que no llevo iniciativas por dedicarme a otras actividades en esta Cámara; sin embargo, la he querido presentar como símbolo de la importancia que para Sevilla y para los sevillanos tiene este tema. A mí no me cabe en la cabeza que se pueda decir que no a este punto, que se pueda decir que no a que se inste a esto. No me cabe en la cabeza más que hay mala fe, hay mala voluntad y no hay deseo de satisfacer a los sevillanos, porque el color político de Sevilla y de los sevillanos no es el que les gustaría a los señores del Partido Popular. Me encantaría equivocarme y felicitarme al final de que todos, los andaluces y los no andaluces, hemos llegado al acuerdo de resolver un problema serio e importante de un gran número de sevillanos.

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

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Es una lástima que haya venido usted a esta Comisión hoy a no demostrar con datos fehacientes que tiene la razón, y esa vehemencia en su intervención la va a dejar en mal lugar, porque han tratado ustedes de vapulear al Gobierno de la nación dándole una patada en el culo, pero al final le han dado una patada en la espinilla a los ciudadanos de Bellavista. Le voy a decir por qué.

Como buen conocedor de esa travesía, como usted bien dice, porque vivo en Cádiz, sé de la dificultad que tienen que soportar esos vecinos, pero yo esperaba que en la intervención la diputada Nazaria Moreno, aprovechando su formación académica como docente (es profesora de enseñanza primaria), trataría de hacer comprender al teniente alcalde delegado de Urbanismo de Sevilla que hay una ley y que hay que cumplirla; no se entera, o no se quiere enterar, porque ya saben que no hay peor tonto que el que no quiere entender, ni peor sordo que el que no quiere oír, ni peor ciego que el que no quiere ver... (**Rumores y protestas**)

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. Señorías, ruego silencio, para que el señor Landaluce pueda expresarse con toda la libertad que es necesaria. Por favor, señorías, guarden silencio... (**Rumores**)

El señor **LANDALUCE CALLEJA**: Reiterando que mi compañera, Amparo Rubiales, no conoce todos los datos, yo voy a invertir tres o cuatro minutos en que todos los miembros de la Comisión conozcan la realidad de este tema, que ha perdido en el tiempo su vigencia, en el que el Partido Socialista no ha conseguido que entremos en contradicción ni incongruencia, porque el ayuntamiento socialista de Dos Hermanas ha aceptado lo que el ministerio le ha propuesto, que no es otra cosa que cumplir la ley, y el ayuntamiento andalucista de Écija ha aceptado lo mismo que la ley demanda, y ha aceptado la propuesta del ministerio. Y ustedes vienen a defender la gestión de un concejal de Urbanismo que no ha cumplido ni quería cumplir ni ha aceptado desde el día 20 de febrero de 2003 todo lo que se le propone desde Carreteras, que no es ni más ni menos que cumplir la Ley de 23 de julio, del Ministerio de Fomento, respecto a la entrega a los ayuntamientos de tramos urbanos de la red de carreteras del Estado.

Señorías, con fecha 20 de febrero de 2003 (y son documentos oficiales), el director general de Carreteras, en respuesta a un escrito del teniente de alcalde del Ayuntamiento de Sevilla por el que se solicitaba poner a su disposición la travesía de Bellavista, manifestaba lo siguiente, y leo textualmente: El marco previsto para la cesión de antiguas travesías de carreteras nacionales a los ayuntamientos, con la correspondiente aportación económica para obras de mejora y/o adecuación urbana, es de Orden Ministerial de 23 de julio de 2001 —cuya copia le adjuntaba por si acaso no la tenía en el ayuntamiento—, en la cual se establecen los procedimientos y los posibles importes máximos de compensación económica y a los que necesariamente hay que ajustarse mediante la firma del correspondiente convenio entre el ayuntamiento y el ministerio. Lo anterior —decía— no obstaba para que, si el ayuntamiento quería hacerse cargo de la travesía ya y ejecutar obras en la misma,

se pueda realizar el traspaso de la titularidad de la travesía que nos ocupaba mediante la firma del correspondiente acuerdo y acta en virtud de lo que prevé la Ley de Carreteras. La transferencia se puede hacer de manera rápida e inmediata pero no conllevaría compensación económica pues, como se indicaba en el párrafo anterior, las compensaciones económicas del ministerio a cambio de titularidad de travesías se han de ajustar a la mencionada orden ministerial. Por último —decía el director de Carreteras— y con independencia de todo lo anterior, si el ayuntamiento está interesado en realizar obras en el dominio público viario de la citada travesía y se ajustasen a la normativa exigible, las mismas podían ajustarse al régimen de autorización previsto en la Ley y Reglamento de Carreteras.

El 5 de marzo de 2003 el teniente de alcalde delegado de Urbanismo se dirige de nuevo al director de Carreteras y le dice: De acuerdo con los compromisos adquiridos por este ministerio atendiendo a la normativa... Y el 11 de marzo, pocos días después —es decir, sólo han transcurrido unos días, desde el día 5 al día 11, para que vean ustedes que es activo el ministerio y contesta con celeridad—, el director general de Carreteras le contesta al concejal de Urbanismo: Habla de un compromiso adquirido por el ministerio, el cual no nos consta, por lo que le agradeceríamos nos aclarase a qué compromiso se refiere pues, como reiteradamente le hemos explicado, el marco de colaboración de las obras se encuentra dentro del marco ministerial. Contesta el delegado de Urbanismo: Le reitero la inmediata puesta a disposición formal de los citados terrenos, que posibilitará el inicio... A los pocos días, el 7 de abril de 2003, el director general de Carreteras le contesta al concejal de Urbanismo —con esto ya termino de ver cómo ustedes han perdido el norte y no tienen intención de arreglar los problemas de Bellavista— lo siguiente: indique cuál es el procedimiento de los posibles por el que optan, ya que hasta la fecha no nos han dicho cuál de las opciones es la que desean. Primero, un convenio con estricta sujeción a los procedimientos previstos en la Orden Ministerial de 27 de julio de 2001. Segundo, cesión inmediata sin ninguna contraprestación. O tercero, si lo que quieren es una autorización de obra conforme a la normativa exigible a la red de carreteras del Estado. La Dirección General de Carreteras sigue a la espera de la respuesta del Ayuntamiento de Sevilla. Desde el día 7 de abril, la única información que se tiene en esta Cámara es lo que ustedes presentan, que es una proposición no de ley que tiene fecha de 15 de abril. Después ha habido un pleno, pero la realidad, querida diputada, es que el ministerio no tiene información al día de hoy de que el Ayuntamiento de Sevilla —sí lo tiene del de Dos Hermanas, y está aprobado—, y del de Écija, y está aprobado, quiere optar a una de las tres propuestas.

El grupo municipal popular en el Ayuntamiento de Sevilla quiere que se haga ese acuerdo, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso quiere que se haga ese acuerdo, pero nosotros no tenemos competencia. Quienes tienen competencia, señora diputada, son quien gobierna en el Ayuntamiento de Sevilla y la Dirección General de Carreteras. Así que el Grupo Parlamentario Popular, que no entra en contradicción ni en incoherencia, va a votar en contra de algo que ustedes han querido tergiversar. El Grupo Parlamentario Popular les pide que sus compañeros del Ayuntamiento de Sevilla hagan bien las cosas, trabajen por todos los vecinos (por los de Bellavista también) y tramiten bien los acuerdos con el ministerio.

— **RELATIVA A LA PARALIZACIÓN DE LOS PROYECTOS DE INFRAESTRUCTURA VIARIA EN EL ENTORNO DE ALICANTE Y ELCHE (SEGUNDA CIRCUNVALACIÓN DE ALICANTE, CAMINO DE CASTILLA, CIRCUNVALACIÓN ESTE DE ELCHE), PARA SU MODIFICACIÓN Y EXPOSICIÓN COMO LIBRES DE PEAJES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001656)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 1 en el orden del día primitivo, relativa a la paralización de los proyectos de infraestructura viaria en el entorno de Alicante y Elche (segunda circunvalación de Alicante, camino de Castilla, circunvalación Este de Elche), para su modificación y exposición como libres de peaje, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor don Justo González Serna.

El señor **GONZÁLEZ SERNA**: Señorías, traemos hoy el Grupo Parlamentario Socialista a esta Comisión una iniciativa cuyo objetivo fundamental es instar al Gobierno para modificar el modo de financiación de la segunda circunvalación de Alicante, de forma que esta autopista quede como una vía libre de todo gravamen, como una vía libre de peaje.

Señorías, señor presidente, los alicantinos y los valencianos estamos cansados, estamos preocupados, estamos inquietos, estamos profundamente hartos de la situación en que están las infraestructuras viarias en el conjunto de la Comunidad Valenciana, pero muy especialmente, debemos destacar, en la provincia de Alicante. Yo no sabría cuál es el calificativo más ajustado, pero yo creo que decir sencillamente que la provincia de Alicante está colapsada en cuanto al tráfico viario sería suficiente. Pero esto no solamente lo decimos nosotros, sino que hace unos días el principal diario de la provincia, un diario con profundo prestigio, decía en

un titular, que yo creo que claramente expresa lo que queremos decir, lo siguiente: Los expertos creen que el tramo de la A-7, es decir, el tramo de circunvalación del que estamos hablando en este momento en esta iniciativa, está al borde del colapso total al registrarse hasta 77.000 coches diarios, es decir, una verdadera barbaridad. Pero además de eso, el mismo artículo recogía una información de la Guardia Civil en la que se decía textualmente: Lo que sí tiene claro la Guardia Civil de Tráfico es que en estos momentos tan sólo una simple avería de un vehículo detenido en el arcén de la A-7 complica enormemente el tráfico en el tramo de autovía que pasa por Alicante y causa retenciones considerables o circulación lenta. Señorías, estamos ante una situación terrible en la provincia de Alicante. Desde luego hace falta esa circunvalación, y es verdad que en este momento está impulsada, pero los alicantinos no estamos de acuerdo en que además vaya acompañada de un peaje.

Quiero recordar que también nos encontramos con la saturación de la N-332; de la N-330, que nos une con el centro peninsular; de la N-340, que es la vía que vertebraba las ciudades de Elche, Alicante y Crevillente; y especialmente de la N-380, que es importantísima porque une la A-7 con la N-332 y es la principal vía de comunicación de un aeropuerto tan importante como el aeropuerto de El Altet.

Señorías, estamos hablando de una zona de la provincia de Alicante, de una conurbación importantísima que es la conurbación de Alicante y Elche. Esta conurbación importantísima ya fue estudiada por el Gobierno en 1998 y por el Gobierno de la Generalitat Valenciana. Fíjense ustedes si tenían preocupación que en 1998 impulsaron un protocolo de colaboración entre ambas administraciones públicas para desarrollar una serie de infraestructuras viarias en torno a esa conurbación de que hablábamos de Alicante y Elche, por valor de 60.000 millones de las antiguas pesetas de aquel entonces, y estamos hablando de hace 5 años. De aquellos 60.000 millones de pesetas, señorías, el 40 por ciento correspondía desarrollarlo al Ministerio de Fomento, es decir, aproximadamente unos treinta y tantos mil millones de las antiguas pesetas. Yo quiero recordarles a SS. SS. que apenas se ha desarrollado un 10 o un 15 por ciento, como máximo, de aquello que se comprometía en aquel importante documento que, aunque llegaba tarde —en 1998—, era importante y se recogía como agua de mayo, porque se entendía que podía favorecer la circulación viaria del entorno de dos grandes ciudades, de una conurbación superior a un millón de habitantes.

Además, el Gobierno está aprovechando el impulso de esta segunda circunvalación para introducir esas obras que ya estaban comprometidas dentro del protocolo de colaboración de 1998 a cargo de los Presupuestos Generales del Estado, es decir, a cargo del Ministerio de Fomento, para que el conjunto de ciu-

dadanos españoles, y muy especialmente los alicantinos, terminemos pagando a través de peajes esas obras a las que ya en 1998 se comprometió el Ministerio de Fomento.

Dicho esto, no está de más recordar una de las máximas, pero que se cumple siempre, en cuanto a inversión en infraestructura vial: a menos inversión, más inseguridad vial; a menos inversión en infraestructura viaria, más accidentes en la carretera; a más inversión en carreteras, más seguridad en nuestro tráfico. Yo quiero darle dos datos que vienen a reflejar claramente cuál es la situación de inseguridad en las carreteras alicantinas. Primero, que en 1996 nos encontramos con 95 fallecidos por accidentes de tráfico en las carreteras alicantinas y a 31 de diciembre de 2001, 151 fallecidos; es decir, en 5 años se ha incrementado el 58 por ciento las víctimas por accidentes de tráfico en una provincia tan importante como la alicantina. No hay que decir que, si aplicamos la máxima que decíamos antes, es claramente la falta de inversión en infraestructura viaria lo que está produciendo esta cantidad de víctimas. Y quiero destacar una cosa: nos encontramos con que solamente en un tramo, un tramo importantísimo que hoy está en obra —y está en obra gracias a la decisión, al empuje de los ciudadanos, del grupo parlamentario, del Ayuntamiento de Elche, de otros ayuntamientos, del Camino de Castilla—, desde 1996 a fecha de hoy más de 20 personas en sólo 10 kilómetros han perdido la vida en esa carretera por falta de inversión. El segundo dato creo que es bastante objetivo y lo comunicaba el RACE en un informe que publicaba hace muy pocos días sobre inseguridad o sobre siniestralidad en las carreteras españolas. En lo que respecta especialmente a la provincia de Alicante, decía textualmente: La provincia de Alicante se encuentra —según el informe— entre las diez provincias españolas con más tramos letales, pues el 53 por ciento de los kilómetros estudiados tiene un alto o muy alto riesgo de siniestralidad.

Señorías, es importante la inversión en infraestructura viaria, pero lo que pedimos los alicantinos, lo que pedimos los españoles es que no sea a cargo de impuestos indirectos como son los peajes. Por tanto, solicitamos, y éste es el espíritu fundamental y la letra de esta iniciativa parlamentaria, el apoyo de los grupos parlamentarios para instar al Gobierno a que invierta decididamente en la provincia de Alicante, pero sin cargo a peajes.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Ferrando tiene la palabra, en nombre del Grupo Popular.

La señora **FERRANDO SENDRA**: Señorías, yo quiero pensar que tras las palabras del portavoz socialista, después de leer la exposición de motivos en la proposición no de ley, lo que hay es simplemente des-

conocimiento, no otra cosa, y que en cualquier caso es una habilidad a veces difícil de igualar. No porque se encuentre o no en la exposición debe carecer de principios y faltar a la verdad. Decir que hay un retraso en las inversiones en infraestructuras en la Comunidad Valenciana y en la provincia de Alicante, desde luego es desconocer la provincia y es desconocer los Presupuestos Generales del Estado. Les daré dos datos: en los Presupuestos Generales del Estado de 2003 las inversiones del Ministerio de Fomento en la Comunidad Valenciana son de 917 millones de euros, y para 2004 van a ser de 1.262 millones de euros. Ha hablado de accidentes y de inseguridad. Es cierto que hay que mejorar las carreteras, y es lo que se va a hacer precisamente con este proyecto, y así se ha licitado.

En relación con lo que se insta en concreto en la proposición no de ley, tengo que señalar que se publicó en el Boletín Oficial del Estado del pasado 8 de agosto una orden ministerial por la que se aprueba el pliego de las cláusulas administrativas para un concurso, por procedimiento abierto, de concesión para la construcción, conservación y explotación de la autopista de peaje de la circunvalación de Alicante. Y no sólo eso, lleva además la variante de El Campello y otras actuaciones que ahora le indicaré.

En la proposición no de ley también insta para que exista un acuerdo entre los municipios, y le tengo que decir que en los trazados en estas actuaciones que le voy a señalar, se han realizado las sugerencias por parte de los ayuntamientos afectados y de la Consejería de Obras Públicas de la Generalitat Valenciana. Y desde luego, todo aquel que ha querido participar en la información pública lo ha podido realizar. En conjunto de las obras que, como le decía, se incluyen en esta concesión está la autopista de circunvalación de Alicante, que es cierto que va a tener un único tramo de pago de 28 kilómetros. El presupuesto global de esta inversión es de 383 millones de euros. Igual que le comento que la autopista de peaje tendrá 28 kilómetros, la longitud de los tramos libres de peaje va a ser de 114 kilómetros, y van a corresponder a la variante de El Campello, al tercer carril de la A-7 entre Elche y Crevillente, al desdoblamiento de la N-340, a la ronda este de Elche, a la vía Parque de Alicante-Torrellano, y por supuesto se va a proceder a la mejora de la autovía Alicante-Madrid. El que el único tramo de la circunvalación de Alicante sea de peaje va a suponer solamente un peaje al tráfico de largo recorrido, porque los desplazamientos interiores a la circunvalación, como usted y su grupo saben perfectamente, no van a pagar peaje y además siempre va a existir la alternativa de la autovía, que será gratuita. Por lo tanto, va a ser un peaje muy blando y parcial en un tramo de sólo 28 kilómetros, que va a permitir construir en un plazo muy breve más de 16 kilómetros de nuevas autovías gratuitas y ampliar, como mencionaba, un tema que nos preocupa a todos, que es la A-7, con un tercer carril en 15 kilómetros.

Esta obra es un ejemplo de los buenos resultados y de los beneficios que, siempre para el interés público, posibilita la participación del capital privado en la financiación de infraestructuras, todo ello favorecido además por la nueva Ley de Concesiones. Las fórmulas de financiación privada, con participación de los usuarios en esta financiación de infraestructuras, bien sea mediante precios o mediante peajes, no son una cuestión de prejuicios ideológicos. Es una política que está promoviendo la Unión Europea desde hace muchos años; es una política que también aplican los gobiernos socialistas. Alemania, por ejemplo, está tratando de aplicar un nuevo peaje, no ya para construir nuevas infraestructuras, sino para gravar el uso de autopistas que ya están construidas y que hasta el momento eran gratuitas.

La aplicación de las fórmulas de peaje no es ninguna improvisación, como se menciona además en la exposición de motivos. Los gobiernos del Partido Popular no improvisamos, señorías. Ni improvisamos ni aprendemos lecciones en dos tardes, sino que tenemos una política coherente, una política en beneficio en este caso de los ciudadanos de la provincia de Alicante. Las fórmulas de peaje están señaladas desde el primer momento como una de las fuentes de financiación esenciales y fundamentales para desarrollar el Plan de Infraestructuras 2000-2007. Pagar por usar las infraestructuras no tiene que ser un impedimento para que se usen ni tampoco para que cumplan su papel. Otra cosa es si los peajes son excesivamente caros. Les voy a poner el ejemplo de la A-7 en la Comunidad Valenciana: hasta el año 1997, que gobernaba el Partido Socialista, el peaje subía todos los años; entre los años 1992 y 1995 el tráfico en la A-7 quedó estancado, e incluso descendió en algunos años. A partir del año 1996, en que gobierna el Partido Popular, se ha aplicado sistemáticamente una política de reducción de tarifas. El peaje actualmente, en 2003, es la mitad que en el año 1996; y entre 1996 y 2002 el tráfico en la A-7 se ha duplicado. Le daré dos cifras: en 1996, 12.500 vehículos circulaban diariamente por la A-7; en 2002, me ha parecido escuchar al portavoz socialista que eran 17.000; no, son 25.000 vehículos al día. La reducción de peajes ha permitido además que la autopista capte un volumen más importante de tráfico y con ello hemos evitado que se colapse el corredor mediterráneo.

Entiendo que estos datos pueden no gustar al Grupo Socialista, que es una realidad que se han acometido esas infraestructuras en estos últimos años en la Comunidad Valenciana, en concreto en la provincia de Alicante, y que, por lo tanto, mi grupo no va a aprobar esta proposición no de ley.

— **PARA QUE SE RESTITUYA LA VENTA DE BILLETES EN LA ESTACIÓN DE ULLDECONA (TARRAGONA). PRESENTADA POR**

EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/001945)

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A IMPULSAR LAS ACCIONES NECESARIAS PARA AMPLIAR EL SERVICIO FERROVIARIO DE LA ESTACIÓN DE ULLDECONA (TARRAGONA) Y RESTITUIR LA VENTA DE BILLETES EN ESTA ESTACIÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN (CONVERGÈNCIA I UNIÓ). (Número de expediente 161/002268)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición que figuraba con el número 2 en el antiguo orden, que se debatirá conjuntamente con la número 12; la número 2, para que se restituya la venta de billetes en la estación de Uldecona (Tarragona), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista; y la número 12, por la que se insta al Gobierno a impulsar las acciones necesarias para ampliar el servicio ferroviario de la estación de Uldecona (Tarragona) y restituir la venta de billetes en esa estación, de la que es autor el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Para la defensa por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra doña Carmen Miralles.

La señora **MIRALLES I GUASCH**: A pesar de que el tren tiene que ser, y eso ya todo el mundo lo sabe, el nuevo transporte de un futuro inmediato, a pesar de que Europa apuesta por este medio de transporte y así lo explicita en sus últimos documentos, y a pesar de que este medio de transporte es el más barato y el menos contaminante para el usuario y para la colectividad, parece que en algunas ocasiones no hacemos más que ponerle trabas.

Uldecona es un municipio pequeño al sur de la provincia de Tarragona que tiene una estación de tren denominada Uldecona-Alcanar-La Sèni. Es la primera estación en Cataluña llegando desde el sur y es además una estación que da servicio a más de 50.000 personas. Esta zona geográfica, y Uldecona en la cabeza, siempre ha considerado el servicio ferroviario como prioritario para su conexión exterior y para su desarrollo interior. Ya en 1998 y después de una intensa campaña, se consiguió que Renfe recapacitara y, además de un tren regional, incrementara el servicio con un tren de categoría estrella. Estos dos servicios los mantuvo hasta septiembre del año 2000, cuando el tren estrella es sustituido por un tren Talgo. Esta sustitución, aunque no lo parezca, incrementaba la deficiencia del servicio ferroviario en esta estación, ya que al no haber servicio de venta de billetes en la estación de Uldecona y al no poderlos adquirir dentro del propio tren Talgo, este servicio ferroviario quedaba inutilizado en esta estación de Tarragona. Así, los billetes sólo se pueden adquirir a través de Internet o dentro de los propios

trenes cuando el interventor quiere venderlos. Esta situación, igual que en 1998, suscitó quejas y movilizaciones por parte de la población: una moción en el ayuntamiento, presentada por el Partido Socialista Catalán y apoyada por los demás grupos municipales, instaba a la compañía Renfe a solucionar este problema; una manifestación con el apoyo de todos los grupos parlamentarios y de todas las asociaciones ciudadanas, incluso la creación de una página web denunciando este problema.

En una respuesta a una pregunta de esta parlamentaria se nos dio la información de que la estación se cerró el 1 de julio de 2002, que las inversiones en dicha estación decaen considerablemente a partir del año 2000, y que, si en el año 1999 los usuarios anuales en esta estación eran 17.000, en el año 2002 pasaron a menos de la mitad: sólo 7.000 usuarios utilizaron el servicio ferroviario. Esta situación nos hizo plantear esta proposición no de ley en febrero de este año, en la cual, además de denunciar la situación aquí expuesta, pedíamos la restitución de la venta de billetes. Sabemos que desde junio o julio se ha incrementado el servicio de trenes en esta estación, con dos incorporaciones en cada sentido, aunque lo que anuncia la página web de Renfe es que estos nuevos servicios sólo estarán vigentes hasta diciembre de este año, por lo que no sabemos si estos servicios, que parecen temporales, obedecen a una voluntad de Renfe de solucionar el problema o están relacionados con un calendario electoral.

De todas formas, la estación sigue cerrada y la venta de billetes es inexistente, por lo que este grupo propone la introducción de una máquina automática expendedora de billetes, y además que se inicie un proceso negociador entre el ayuntamiento y la propia compañía ferroviaria Renfe para que el ayuntamiento pudiera gestionar y utilizar la actual estación, con el objetivo de instalar servicios de carácter local, como la oficina de turismo o un punto de información juvenil. Estas iniciativas están apoyadas por todos los grupos políticos del Ayuntamiento de Uldecona. Estas propuestas quedarían formalizadas como autoenmiendas in voce en la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista.

No puedo acabar mi intervención sin mencionar la ausencia de los diputados del Partido Popular de la provincia de Tarragona, que conocen perfectamente estas deficiencias, por lo que me parece muy significativo, e incluso preocupante, que hoy no estén aquí.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Asumo básicamente todo lo que ha dicho la señora Miralles, porque ha hecho historia de la temática. Verán SS. SS. que lo que solicita el Grupo Catalán en fechas posteriores, es prácticamente lo mismo que lo que se solicita en la proposi-

ción no de ley del Grupo Socialista. ¿Y por qué en fechas tan posteriores? Pues porque desde que ellos la presentaron hasta que la hemos presentado nosotros ha habido una continua búsqueda de acuerdo. Se ha visto que los ayuntamientos intentan aprobar las proposiciones y las soluciones siempre con la unanimidad de todos los grupos que hay allí están representados. Por ello la presentamos recientemente casi con la misma redacción que tenía la otra proposición no de ley que hasta este momento se había presentado por la señora Miralles. Ahora bien, nuestro grupo amplía la solicitud. O sea, en el momento de instar no se limita sólo al establecer la venta de billetes en la estación o al uso en el ayuntamiento (nosotros no hemos entrado en este uso porque hay otro concepto de convenio de ayuntamiento), pero lo apoyamos. Por lo tanto, votaremos que sí la proposición del Grupo Socialista y votaremos que sí la nuestra.

Hay que tener en cuenta que, como se ha dicho, Ulldecona es la primera estación viniendo desde Valencia y por tanto también es la última yendo hacia Valencia. Allí se produce una circunstancia curiosa, porque hace años, no muchos, había una línea que enlazaba directamente Ulldecona con Tortosa, y por lo tanto toda la zona de la comarca La Sèni-Alcanar-Ulldecona, zona que tiene una buena actividad no sólo agrícola, sino también industrial. Esta línea Ulldecona-Tortosa se eliminó y hay un nuevo trazado desde antes de Tortosa viniendo de Barcelona, que es L'Aldea. Se creó una nueva línea de L'Aldea a Ulldecona y toda la zona del interior del triángulo quedó eliminada, y al quedar eliminada también se creó la gran descompensación del transporte ferroviario en las comarcas. En estos momentos Renfe está trabajando para ver cómo conecta la estación de L'Aldea, el *bypass* para que desde Tortosa se pueda ir hacia la zona de Valencia, porque hasta ahora no puede hacerse este de traslado de pasajeros. Nosotros creemos que el Gobierno tiene que estudiar cómo puede funcionar esta zona. ¿Cómo? Pues estableciendo en Ulldecona, en L'Aldea, o donde sea, el solape de trenes en dirección hacia Valencia y en dirección a Barcelona, o sea, que una de las estaciones pueda servir para hacer las combinaciones que permitan un perfecto uso, no sólo para Ulldecona, sino para toda la comarca. Por ello pedimos la ampliación del servicio ferroviario de la estación de Ulldecona. Creemos que podría ser un buen sitio para hacer el solape de trenes o establecer más posibilidades en cuanto a trenes regionales. Éstos, que en diciembre dejarán de circular, podrían circular más tiempo, teniendo en cuenta además que el tren-hotel que para hoy día en Ulldecona es un tren Talgo-hotel que pasa a unas horas completamente inapropiadas teniendo en cuenta el servicio que se quiere prestar en estas poblaciones.

Por lo tanto, nosotros instamos a que se amplíe el servicio y a que se restituya la venta de billetes en esta estación. En todo caso, también me adhiero a la

enmienda o las enmiendas in voce que presenta la señora Miralles. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora González del Valle para defender la posición del Grupo Parlamentario Popular.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: Señorías, en primer lugar me imagino que la señora Miralles no pondrá en cuestión la capacidad de cualquier diputado del Grupo Popular para defender un asunto del máximo interés para todos los españoles como es la estación de Ulldecona.

Con respecto a las proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y el Grupo Socialista, por las que, como se ha dicho, se insta al Gobierno a impulsar acciones necesarias para ampliar el servicio ferroviario de la estación de Ulldecona y restituir la venta de billetes en esta estación, tengo que decir que uno de los objetivos claros del Gobierno actual y del Ministerio de Fomento es la modernización del ferrocarril. Todos sabemos, y mucho más el señor Sedó, que la modernización del ferrocarril, favorecido en gran medida por innovaciones tecnológicas tales como el control de tráfico centralizado, conlleva entre otros aspectos la automatización de la regulación de los trenes y su control, con toda garantía de seguridad, desde un puesto central. Esto implica que la gestión de la circulación de los trenes por las estaciones no requiere la presencia física de personas en las mismas para realizar tareas directamente relacionadas con dicha regulación.

Al objeto de conseguir la progresiva adaptación de los recursos humanos a las necesidades actuales y futuras de la explotación ferroviaria, se ha impuesto, se impone y se seguirá imponiendo una reorganización de dichos recursos en busca de su modernización. Por eso mismo en España, señorías, de 1.722 estaciones que hay en servicio, que están abiertas, solamente en 642 intervienen personas en la circulación de trenes; en el resto ya no es necesario personal para circulación. Y ése es el caso de la estación de Ulldecona.

En el caso concreto, de esta estación, de la estación de Ulldecona, al ponerse en servicio el control de tráfico centralizado en el tramo en el que está ubicada dicha estación, se decidió, como caso excepcional, en atención a su edad, y no siendo necesaria su participación en la regulación de los trenes, mantener a la persona que venía prestando servicio en la misma hasta tanto llegase el momento de su jubilación. Llegado éste, y en consonancia con la reorganización antes comentada, se procedió a no cubrir la vacante. Es necesario incidir en que esta situación, por supuesto, no implica en modo alguno el cierre de la estación, que continúa dando al público los mismos servicios básicos: parada de trenes (que permite el acceso y la bajada de viajeros), pudiendo los usuarios obtener sus billetes a través del inter-

ventor en ruta en el propio tren, o mediante los sistemas alternativos que los operadores habilitan al efecto (Internet, agencia de viajes, etcétera).

Otro de los objetivos del Gobierno y del Ministerio de Fomento es, por supuesto y como no puede ser menos, atender y mejorar el servicio ferroviario en el medio rural. Es una prioridad y una obligación del ministerio y del Gobierno. Por ello, por lo que se refiere a los servicios regionales de la estación de Ulldecona, que consistían en la parada diaria de un tren regional (expres Barcelona-Valencia) y regreso a las 12.10 horas y 19.00 horas respectivamente, este servicio ya ha sido ampliado, adecuándose a las necesidades del mercado, como ustedes han dicho y como todos sabemos. Así pues, ha sido ampliada a tres en total. Desde el pasado 15 de junio, un tren, Cataluña expres, Barcelona-Tortosa y regreso, ha ampliado su recorrido hasta y desde Vinaroz, con parada diaria en Ulldecona a las 12.14 horas y a las 19.00 horas respectivamente. Asimismo, desde la misma fecha, un tren regional, Valencia-Vinaroz y regreso, ha ampliado su recorrido hasta y desde Tortosa, con parada en Ulldecona a las 22:04 horas diarias, excepto sábados, y a las 06:55 horas, diario, excepto domingos, respectivamente.

En resumen, desde el 15 de junio de 2003, se ha ampliado de 2 a 6 el número de paradas en la estación de Ulldecona, obteniéndose el siguiente resultado en el movimiento de viajeros en los últimos meses, un resultado claramente favorable y ascendente, porque es verdad que con este servicio se ha respondido a la demanda de la población. Fíjense que en el mes de mayo subieron 346 viajeros y bajaron 332; en el mes de junio subieron 446 y bajaron 495; en el mes de julio subieron 569 viajeros y bajaron 673; en agosto subieron 520 y bajaron 638; y en septiembre, hasta el 17, subieron 277 viajeros y bajaron 224. Tengo que decir que no son servicios temporales. Está claro que de esta forma queda atendida adecuadamente la demanda en Ulldecona.

Respecto a las enmiendas in voce del Grupo Socialista solicitando una máquina expendedora de billetes automática, creemos que la supresión de la venta de billetes en la estación no ha resultado un perjuicio, porque se ha sustituido por la venta de billetes en el tren, y creemos también que la facilidad de que los viajeros obtengan sus billetes a través del interventor en ruta en el propio tren es lo más operativo, lo más útil y lo más cómodo para los viajeros.

Con respecto a la enmienda en la que se pide que se inicien negociaciones entre el ayuntamiento y Renfe con el objetivo de que el ayuntamiento pueda gestionar la estación e instalar algunos servicios municipales, opinamos que es una propuesta precipitada, sobre todo que afecta e invade competencias y que esta Comisión no es el órgano adecuado para pronunciarse sobre las mismas. Como digo, pensamos que presentar estas enmiendas in voce...

El señor **PRESIDENTE**: Señora González del Valle, le ruego termine la intervención.

La señora **GONZÁLEZ DEL VALLE GARCÍA DE LA PEÑA**: Me queda muy poco, señor presidente.

En cualquier caso, presentar estas enmiendas in voce y a última hora puede parecer fruto de la improvisación y de falta de previsión. De esta forma queda atendida adecuadamente la demanda de Ulldecona, dado que la anterior oferta, lo cual es cierto, del tren-hotel no era adecuada a las exigencias de los clientes y se precisaba un incremento sustancial del servicio con Barcelona y Valencia, que es lo que ahora se realiza. Es evidente el esfuerzo que está realizando el Gobierno central, el Ministerio de Fomento, para superar la situación tan deficitaria del ferrocarril, heredada de gobiernos anteriores; es evidente el esfuerzo que está realizando el Gobierno, el Ministerio de Fomento, para modernizar el ferrocarril, atendiendo tanto a las necesidades de las grandes poblaciones como a las del medio rural. Este esfuerzo se hace patente, como hemos dicho, en la ampliación de servicios ferroviarios regionales en Ulldecona, que responden a las exigencias de los clientes que precisaban un incremento sustancial del servicio Barcelona y Valencia como el que ahora se realiza.

Por todo lo expuesto y entendiendo que atendida adecuadamente la demanda en Ulldecona, sin que esto sea óbice para que, cuando se vaya modificando, seguir mejorando los servicios, vamos a votar en contra de las proposiciones no de ley presentadas por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) y por el Grupo Parlamentario Socialista respectivamente.

— **RELATIVA A LA ELABORACIÓN DE UN PROYECTO DE LIMPIEZA DE LODOS DE LOS FONDOS MARINOS DE LA RÍA DE FERROL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/002003)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 3 en el orden primitivo, relativa a la elaboración de un proyecto de limpieza de lodos de los fondos marinos de la ría de Ferrol, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Estamos ante un problema de una gran importancia para el ecosistema, la riqueza pesquera y marisquera de la ría de Ferrol; un problema, que merece ser recurrente, ya que la competencia sobre la ría está en el 80 por ciento derivada de las funciones de la Administración pública del Estado. La ría de Ferrol es prácticamente un predio, un feudo, del Ministerio de Defensa por una parte, de la autoridad portuaria que depende del Ministerio de Fomento por otra, de empresas importantísimas, públi-

cas, del Estado, como el grupo IZAR, y de alguna otra gran empresa privada, en particular de Megasa, que ha realizado grandes rellenos en la ría, y de Forestal del Atlántico, que también los ha realizado. Decimos esto porque es importante que se sepa que el 90 por ciento de las actuaciones que se han realizado en la ría, especialmente las que conllevaron grandes rellenos, dependieron de una planificación y de una manera de concebir el espacio por parte de las administraciones públicas. En cuanto a la administración autonómica, su papel funcional más importante es la competencia sobre pesca y marisqueo, que es una riqueza no solamente potencial, sino real que existe en la ría de Ferrol. Para que ustedes comprendan la importancia, una de las primeras empresas de la comarca es la explotación de los bancos de almeja, que dan trabajo a cerca de mil personas si agrupamos las cofradías de Mugardos, Fene, Barallobre y Ferrol.

La problemática de los rellenos a lo largo de los últimos 50 años ha llevado a que la ría más cerrada de todas las de Galicia haya padecido una política de rellenos que alcanza los 3 millones de metros cuadrados, cantidad exorbitada que preocupa mucho no sólo a la opinión pública, sino también a las instituciones y personas preocupadas por el medio ambiente. Los rellenos se hicieron en la mayor parte de las veces no porque no hubiese otro suelo, sino porque se trataba de una solución muchísimo más barata y para la que no había que pedir permiso a ninguna institución u órgano de carácter comarcal, local o gallego. Su única función era la de ser informados, pero, como les dije antes, estas actuaciones dependían prácticamente de Defensa, de la autoridad portuaria, o eran iniciativa de grandes empresas del Estado. El resultado es que hoy la ría de Ferrol, incluso en lo que son los lugares más centrales, se ha descubierto que están cubiertas por lodo y está desapareciendo la arena. Éste fue el último descubrimiento que realizaron todos los científicos de la estación de biología marina de Agraña, comprobando cómo a partir de la construcción del puerto carbonero, y curiosamente como consecuencia de la obra en marcha del puerto exterior, ha aumentado sensiblemente la expansión de estos lodos, cubriendo la arena de la ría y prácticamente matando todos los seres vivos.

En este Congreso de los Diputados ustedes pudieron asistir a debates importantes en relación con este proceso de deterioro. En 1998 con motivo del desastre del *Discovery Enterprise*, que fue en deriva a enfrentarse con el puente de As Pías y destruirlo, todos los restos del puente se depositaron en los fondos marinos del banco de almejas más importante que había en la ría, en el puente de As Pías. Hubo que hacer mucha presión social y una insistencia institucional continua para que finalmente, de forma feliz, el Ministerio de Fomento, a través de la autoridad portuaria, acabase aún en este año por retirar de los fondos marinos los restos del puente; por cierto, con anterioridad la obra de reconstrucción

del citado puente fue calificada por el ministro de Fomento de auténtica chapuza. Esta limpieza de los fondos marinos, pendiente desde 1998 y realizada en 2003, llevó consigo una limpieza parcial del banco marisqueero de As Pías, después de un deterioro notable. Como fue un deterioro notable para la ría la contaminación producida por la catástrofe del *Mar Egeo* en 1972, y la del *Prestige*, aunque en menor medida, en el año 2002. Señorías, la limpieza de fondos de la ría es fundamental para la regeneración de sus bancos marisqueeros, igual que es fundamental la construcción de la estación depuradora de aguas residuales, por la que también llevamos esperando muchos años y que parece que ahora se van a iniciar definitivamente las obras. Es por esto por lo que presentamos una proposición no de ley que persigue cuatro aspectos, y con los cuales ya acabo.

El primero pretende la elaboración de un proyecto de limpieza de los lodos de los fondos marinos de la ría de Ferrol con potencialidad marisquera; que lo haga básicamente el ministro de Fomento, contando con la colaboración lógica del Ministerio de Medio Ambiente porque es el que tiene la competencia en costas, y la Consejería de Pesca y Marisqueo de la Xunta de Galicia, que es la que debe dirigir todo tipo de procesos que tengan que ver con la pesca y el marisqueo. Que este plan se ejecute en sucesivos ejercicios presupuestarios, hasta el año 2006, contando también con la participación de la Administración autonómica. Por último, que se integre en el anterior proyecto algo que vienen reclamando todos los mariscadores y los pescadores de bajura, en concreto del Ayuntamiento como el de Neda, que es segregado del canal del río Beelle, prometido en sucesivas ocasiones, por ámbitos políticos vinculados con el Gobierno y que no se acaba de realizar, que es fundamental para la entrada y salida de embarcaciones desde la desembocadura del río. Hemos introducido un cuarto aspecto para que se clarifique y se cumpla lo que es una promesa posible, de ejecución, de la señora ministra de Medio Ambiente en el Pleno del día 17, donde se mostraba partidaria de estudiar que no hubiese que realizar rellenos, otro relleno nuevo de 5.000 metros cuadrados en la ría para ubicar la estación de bombeo del EDAR de Ferrol. Esperamos que esa promesa de estudio se cumpla en la práctica, buscando otra opción posible que existe.

Este es el objetivo de nuestra iniciativa, señor presidente, con lo cual ya acabo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿La enmienda por la que su grupo se ha autoenmendado se encuentra defendida dentro de su exposición? Así lo entendemos.

El señor Hernández Cerviño tiene la palabra, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Muy brevemente para reiterar nuestro apoyo a esta iniciativa y a la autoenmienda, porque hay que hacer caso a las realida-

des que nos imponen las circunstancias y la propia geografía.

Ferrol y su ría han sido objeto de diversas iniciativas de esta Cámara, la última apenas hace unos días, de carácter cultural. Pero sigue siendo una preocupación constante, porque tiene un grave problema ecológico que se agranda con el tiempo. Ya hemos visto en la prolija exposición del compañero Paco Rodríguez cómo el Partido Popular ha actuado, y ha prometido incluso hace unos días el estudio para eliminar los rellenos. No podemos consentir que Ferrol vuelva a ser pasto de promesas electorales que hacen desconfiar incluso de la actividad política. Es cierto que Ferrol es una especie de poliedro en el que actúa Defensa, la autoridad portuaria, la Xunta, la Administración autonómica, la europea, IZAR, Megasa, etcétera. Todos y cada uno de ellos han sido protagonistas, para bien y para mal, de las circunstancias actuales de Ferrol. La historia de Ferrol, efectivamente, está ligada al puente de As Pías y al *Discovery* en el año 1998, al *Mar Egeo*, y al *Prestige* en muy poca medida. Pero todo ello sin estaciones depuradoras de aguas residuales y otros elementos. Después de todo lo citado, reclaman su presencia los primeros que explotaron realmente la ría, los cofrades; esas cofradías reclaman su actividad en medio de esta competencia industrial. Señorías, la ría de Ferrol no puede ser un experimento. Ferrol, recordémoslo todos, nació a la modernidad desde el racionalismo, y yo pediría que se cumpliesen las normas mínimas de este racionalismo que no voy a explicar ahora.

Los lodos, los fondos marinos no pueden ser protagonistas negativos de Ferrol, no pueden marcar la desidia del Gobierno. Por eso y por la evidencia de todo lo anterior, vamos a apoyar la proposición no de ley, que es razonable, es cautelosa y, sobre todo, es preventiva de futuro del propio Ferrol.

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

El señor **FARIÑAS SOBRINO**: Vamos a fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular para justificar la no procedencia de esta iniciativa por varios motivos. Pero, en primer lugar, queríamos hacer referencia a algunos de los argumentos que figuran en la exposición de motivos.

Es mi intención censurar de forma rotunda el que la ría de Ferrol sea considerada por la Administración central como el feudo de la construcción naval. Si esta es la fórmula que se utiliza para definir ahora el progreso económico y la creación de puestos de trabajo, está bien. En cualquier caso, es una opinión gratuita que tendré en cuenta en futuras ocasiones (que las habrá, seguro), cuando hablemos de los astilleros. Creemos que es una contradicción clara y evidente que se critique a la Administración central por este feudalismo naval, cuando, al mismo tiempo, se solicita en este

mismo foro en repetidas ocasiones, y con razón, que Astano y que los astilleros que figuran en nuestra guía sean dotados de mayor carga de trabajo. Ya lo decía mi abuela Consuelo: No se puede decir misa y tocar la campana al mismo tiempo. Cuestión de la que algunos han hecho un arte a estas alturas, con bien pobres resultados, por cierto. Y es que no se debe utilizar la pesca y el marisqueo para censurar al Gobierno por esta construcción naval tan presente en nuestra ría, cuando ha sido precisamente este Gobierno el que ha garantizado y viabilizado la continuidad de un astillero como Astano, referente en nuestra ría en la construcción civil, y que otros pretendían cerrar con fecha ya preestablecida. Aquí habría que recordar que en una intención no manifestada quizás el PSOE pretendiese con su reconversión naval, brutal, la desmantelación práctica de nuestros astilleros y favorecer la pesca del marisqueo. Este argumento peregrino casi veinte años después de aquella brutal reconversión, parece perder todo su peso.

Censurar demagógicamente el desarrollo industrial, con enorme fuente de riqueza y miles de puestos de trabajo, que genera de forma directa e inducida, pues el sector industrial que aquí se critica es tanto la metalúrgica Megasa como el gas de Forestal del Atlántico o el carbón de Endesa, no nos parece excesivamente correcto, cuando otros rellenos se han tenido que ver en la ría de Ferrol, responsabilidad directa de alcaldes del Bloque Nacionalista Galego, no para construir precisamente ninguna empresa, sino para un jardín y un pabellón polideportivo, hecho que no ha sido censurado en ningún momento por parte del Partido Popular, antes al contrario, ha mantenido un apoyo constante, incluso económico, por parte de la diputación provincial para que esto se hiciese así.

Estos argumentos se exponen aquí siempre con la convicción de que nadie ha hecho tanto, nadie ha hecho más por la pesca y el marisqueo y la acuicultura en Galicia que los gobiernos del Partido Popular. En este sentido, cabe citar la bien reciente celebración de la *World Fishing Exhibition* que acaba de celebrarse en Vigo, donde nuestro sector ha sido alabado por todos los visitantes y por los expositores, y que hoy es modelo de imitación en todo el mundo.

Centrándonos más en el objetivo de la parte resolutive, que no de la expositiva, he de decirle al señor Rodríguez que yo he vivido los últimos cuarenta años de mi vida precisamente en la ribera de Jubia, y nadie me va a explicar a mí cuál fue la riqueza de esa ría, cuál ha sido su deterioro y cómo está actualmente; porque la he vivido día a día. Y no podemos echar culpas a acontecimientos más o menos recientes, cuando ha sido la propia raza humana, en sus debilidades, la que ha causado este desastre durante los últimos 40 ó 45 años. Aquí no caben varitas mágicas, que no funcionan en cuestiones medioambientales, como todo el mundo sabe. La evidencia está ahí, en las inversiones realizadas en saneamiento de rías durante los últimos y no lo vamos

a descubrir ahora, porque ha sido cero, tanto en saneamiento integral de ría como en depuración de aguas, en nuestra comarca. Por lo tanto, no vale hacer expresiones más o menos gratuitas.

Hablar de depuradoras tiene también sus peros, porque era ministra de Medio Ambiente Isabel Tocino cuando este Parlamento, en una proposición no de ley aprobada en Comisión de Medio Ambiente, y posteriormente refrendada en los Presupuestos Generales del Estado, aprueba la consignación presupuestaria para la construcción de la estación depuradora de aguas residuales en Ferrol, y resulta que hemos estado todo el tiempo esperando a una decisión del Ayuntamiento de Ferrol —sin tintes políticos— para que nos dijera dónde quería la estación depuradora, porque los emisarios, tanto terrestres como marítimos, se tienen que dirigir a algún sitio concreto. Final y agradablemente para todos, ha decidido ya dónde tiene que situarse, y como bien refrendan los Presupuestos Generales del Estado de este mismo año, están consignadas las partidas presupuestarias para la ejecución de las obras.

Señor presidente, para justificar nuestro rechazo de la aprobación de esta proposición, quiero decir que Fomento, ni siquiera a través de la autoridad portuaria, tiene competencias para actuar sobre los fondos marinos, salvo que éstos tengan algo ver con la navegabilidad u operatividad de las aguas del puerto. Si estuviésemos hablando de las zonas de atraque y fondeo, conocidas, como S. S. sabe, señor Rodríguez, como zonas I y II, todavía podría tener alguna justificación. A las pruebas me remito: actualmente podemos hablar de actuaciones, no de Puertos sino de la Dirección General de Carreteras, cuando el desgraciado accidente del *Discovery Enterprise*, que fue el que realizó las obras; o la regeneración de bancos marisqueros en la zona de aguas de servicio del puerto, realizada recientemente en las medidas compensatorias del puerto exterior. Tampoco tienen competencias Fomento ni siquiera esta Comisión para debatir cuestiones que tengan que ver con la limpieza de fondos del río Belelle.

Respecto al punto cuarto de la autoenmienda, que solicita algo que la ministra ha declarado en este foro, es evidente que, si es competente a la ministra de Medio Ambiente, compete exclusivamente a Medio Ambiente, y no a Comisión de Infraestructuras. Fomento cumplió con todos los compromisos libremente adquiridos y a través del programa de Gobierno del Partido Popular, tanto en infraestructuras terrestres como viarias, como marinas, en la comarca de Ferrol. Cumplió también con el compromiso del accidente del *Discovery* al limpiar los fondos y cumple actualmente con el plan de inversiones, tanto en el puerto exterior como en las obras del Plan Galicia. Tenga la completa seguridad esta Comisión de que el Gobierno, a través del ministerio adecuado, tomará las medidas que tenga que tomar en cuanto sea hecho el estudio y evaluación de los

impactos del vertido y limpieza de los fondos en el banco marisquero de As Pías.

— **RELATIVA A LA PRIVATIZACIÓN DE LA EMPRESA NACIONAL DE AUTOPISTAS (ENA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002042)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición relativa a la privatización de la Empresa Nacional de Autopistas (ENA), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Hernández Cerviño.

El señor **HERNÁNDEZ CERVIÑO**: Antes de abordar esta proposición no de ley, yo quisiera que, nos fijásemos en la fecha en la que fue realizada, en la primavera del año 2003, es decir, antes de acabar el proceso de privatización de Audasa, de la empresa nacional de ENA. Probablemente el Partido Popular se sienta tentado a decir que estamos fuera de lugar, que estamos fuera de tiempo, que no hay remedio, que ya se ha hecho, que ha sido un negocio, que ha sido estupendo, etcétera. Pero yo quiero plantear aquí un elemento testimonial fundamentalmente, y por eso el Partido Socialista mantiene esta iniciativa, el carácter testimonial de rechazo a este modelo, al modelo de privatización tal como se ha llevado a cabo. Podría calificarla, probablemente de un brindis al sol, pero acabamos de oír hablar a los representantes del Partido Popular de los beneficios de los peajes actuales como alternativa para construir nuevas y futuras infraestructuras.

Las autopistas españolas, señor presidente, se han convertido en el eje fundamental de comunicación y movilidad; han devenido en fortalecedores, evidentemente, de los ejes regionales urbanos, y han significado un modelo de financiación y de gestión que han sido beneficiosos para España. Pero en el largo y oscuro proceso de las privatizaciones se ha constituido en el Congreso de los Diputados una subcomisión de privatizaciones, que se cerró curiosamente en julio de 2002 y sorprendentemente se reabrió en octubre de ese mismo año, para terminar con el abandono y ausencia del Grupo Socialista, precisamente por el oscurantismo que se estaba dando entonces en las situaciones de privatización: no comparecía ningún presidente de empresa pública, no se exponían datos relevantes sobre Audasa, salvo el hecho de estar incluida en la SEPI, y que en el presente año se llegaría a la privatización. El problema es que no se conocen en tiempo y forma adecuada los procesos de privatización hasta el día después: no hay informes de la Intervención General, no conocemos las ofertas; y no las conocemos precisamente por una precaución, monjil muchas veces, del Partido Popular, en el sentido de que hay que mantener el deber

de confidencialidad, no siendo que se enteren otras entidades sensibles en el mercado competitivo oportuno. Incluso yo pensé alguna vez que los acontecimientos políticos habían retrasado la privatización, pero hoy día ya sabemos lo que ha pasado.

ENA integra las concesionarias de Audasa, que tiene la concesión estatal de Autopistas del Atlántico, la A-9; Aucalsa, que explota la concesión autonómica de la Autopista de Navarra; Autoestradas de Galicia, que ostenta la concesión autonómica de la autopista A Coruña-Carballo, la A-55, y la autopista de Vall Miñor. Por otra parte, ENA participa en accesos de Madrid, es titular de las concesiones de la autopista R-3, de la autopista central gallega, que es titular de la concesión Santiago-Dozón, de la autopista Madrid Sur R-4, y también incluso es la concesionaria de Los Lagos, titular de la autopista de peaje en Chile, donde también tiene Audasa una participación. Podría hablar extensamente sobre muchísimas de estas concesiones, pero quiero ceñirme al caso de Galicia, en concreto Audasa, porque es un ejemplo claro y paradigmático de las consecuencias de la privatización. Incluso en el Congreso ha sido fuente de trabajo, y —nos hemos molestado en aclararlo muy bien— por la importancia que ha tenido, como ha dicho antes, en el sector estratégico de Galicia. Decía que era fuente de trabajo, y lo voy a demostrar. En esta legislatura y en la anterior hubo problemas referentes a las prórrogas de las concesiones, pese a las promesas electorales del actual candidato del Gobierno, que han sido prorrogadas precisamente con su intervención hasta el año 2048. Esta prórroga significó en el caso de Galicia unos ingresos añadidos de unos 2.000 millones de euros para las concesionarias que, en caso de pertenecer al sector público, permitirían, por ejemplo, la construcción en régimen libre de peaje de la autovía Santiago-Orense, la transcantábrica o la aplicación de fondos suficientes para otras importantes infraestructuras, como es el caso del AVE. Pero nos encontramos con que, no: la Santiago-Orense hay que construirla con un crédito reembolsable del Ministerio de Fomento (de 10.000 millones), y la otra parte la pone la Xunta a fondo perdido, caso extraño y paradójico en España. Esto es una perversión del sistema, señorías.

En segundo lugar, los peajes marcan efectivamente una discriminación clara según en qué parte de España se aplican, de acuerdo con el Real Decreto 6/1999, de 16 de abril, y el 18/1999 de 5 de diciembre, que permitían una reducción de las tarifas de peaje. Sabemos que se han hecho algunas cosas, pero todavía quedan pendientes de liberación en Galicia, porque plantea problemas sociales importantes, el caso de Rande, el caso de Abarcada y otros como el de Vall Miñor. El Partido Popular —repito— acaba de decir hace unos minutos que el peaje es una fuente de financiación de infraestructuras. Yo le sigo preguntando que cuáles y cómo.

En tercer lugar, la financiación privada de infraestructuras de interés general como las autopistas, que en el caso de Galicia permiten que la Xunta aporte esos 10.000 millones, nos vuelve a plantear la inutilidad de estos peajes y de estas concesiones. Y se hace palpable la diferencia de los diferentes modelos de financiación pública según en qué comunidad autónoma, olvidando la función vertebradora del Estado, con criterios que garanticen fundamentalmente la movilidad y la accesibilidad al territorio. Por otra parte, nos encontramos con el problema de los préstamos en divisas, con los seguros de cambio que siguen soportándose pese a haber superado fases de crecimiento y bonanza económica en este país que hubieran permitido su eliminación. Ya no quiero hablar de la deuda, la deuda extraordinaria que se reparte en Aumar, Audasa, Aucalsa; Renfe, Radiotelevisión Española podrían ser ejemplos de dónde se esconde precisamente el déficit.

Podríamos hablar también de las bonificaciones fiscales que ponen de manifiesto la contradicción entre el hecho de que la igualdad del trato de los contribuyentes se ve alterada cuando existe trato según qué autopistas o territorios sean objeto de discusión. Y todo esto se culmina con la privatización, que nos llevará a que las condiciones actuales se alteren nuevamente y afecten a las garantías que decíamos antes de movilidad.

Por las razones que hemos visto antes, Galicia, en el caso de la autopista de la que es concesionaria Audasa, tiene un problema grave estratégico. Han sido imprescindibles para el desarrollo económico de las actividades, y este tráfico repercute de alguna manera en el beneficio de los consumidores. Pero la privatización que ha anunciado revela el desconocimiento de las concepciones progresistas de geografía humana, económica y urbana, que son despreciadas y serán despreciadas por los nuevos gestores, que no atenderán oportunamente esas reivindicaciones sociales. Decía que solamente vamos a ver el beneficio económico frente al beneficio social. Y estoy seguro de que la coprivatización conllevará subidas de precios, sin considerar otros argumentos que los meramente económicos, y contribuirá negativamente al mantenimiento de la competitividad y de la modernización. En resumen, este ejemplo de las consecuencias de la privatización ligado a Galicia, que ha sido un importante motor económico, perjudica porque la tendencia privatizadora no responde a una necesidad real, y por otra parte vulnera ese sector estratégico para la autonomía.

Hay más cosas que me gustaría explicar. Por falta de tiempo no las vamos a tratar, pero son importantes. Simplemente las quiero citar: el caso de los retornos fiscales devenidos del IVA, los impuestos de sociedades, los dividendos, los que genera el impulso económico derivado del propio tráfico..., que ya de por sí justificarían el mantenimiento en manos públicas del servicio que en el año 2023 estaría completamente amortizado. Cuando una obra pública permanece en el

Estado, el conjunto de los ciudadanos sale beneficiado, y en determinados casos se atiende a demandas sociales justificadas. Pero en el caso de la privatización nos encontramos con graves problemas. En un reciente debate sobre este tema —permítame, señor presidente, un par de minutos— me decía un conocido miembro del Partido Popular que la privatización era muy buena porque permitía la competitividad. Yo le pregunté cuál era la competitividad y, sobre todo, cuál era la alternativa a la autopista del Atlántico. Me dijo que no sabía, pero que seguramente existía; que era un problema suyo de desconocimiento, pero que probablemente existía. Yo, señor presidente, quería preguntarles que nos expliquen cuánto nos va a costar la privatización: Que nos digan cuál es la alternativa que hay a la autopista. Que nos digan cuáles son los argumentos que han llevado a cabo para justificar la privatización; cuál ha sido el precio oficial. Y si se comprometen, por ejemplo, a que la titularidad se mantenga a los cinco años en las empresas que han comprado la autopista, si van a atender las reivindicaciones sociales antes de que se cierre totalmente el proceso, y quién será el nuevo interlocutor en esta situación. Y en último caso, que me explique una cosa muy sencilla: por qué han privatizado estas autopistas. Espero que me lo expliquen, rechazamos el proceso privatizador y pediríamos que se suspenda. Como decía, no es un brindis al sol sino una justificación de un modelo político que no conduce a ningún beneficio social.

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

El señor **ESTEVE FERRER**: Hemos asistido en la mañana de hoy a dos cuestiones paradigmáticas. En primer lugar: el Grupo Socialista reconoce que su proposición no de ley está fuera de lugar y de tiempo; la mantiene, sabiendo que no tiene ningún sentido —dice—, por una cuestión testimonial, para que quede constancia de su rechazo, sin aportar más justificaciones que las que aportaba en la proposición no de ley elaborada en marzo. Yo no sé si esto es la confirmación de una frustración, pero a mí me lo parece. En segundo lugar, me llama la atención que convierten una proposición no de ley extemporánea en no sé si una solicitud de comparecencia de un miembro de este grupo, porque ha pedido una cantidad de información que nada tiene que ver con la proposición no de ley, que yo le invito a que, con el Reglamento de la Cámara en la mano, utilice los canales adecuados para obtener dicha información.

Estamos hablando de una proposición no de ley que tiene un objeto único, que es suspender el proceso de privatización de ENA, y lo basa en dos motivos: primero, en supuestas consecuencias políticas, económicas y sociales negativas; y, segundo, en que dice desconocer cuáles son las causas de la privatización y los beneficios que se obtendrán.

Antes de entrar en analizar el segundo motivo —voy a empezar por el segundo—, y como nobleza obliga, mi grupo quiere agradecer el amplio espacio dedicado en la motivación a cuantificar los indudables beneficios que aportan las autopistas al desarrollo económico de las ciudades, la movilidad y la accesibilidad. Lo queremos hacer porque muchas veces no se corresponde con las tesis defendidas por su propio partido en aquellos territorios donde se plantea la construcción de una autopista. A mí me gustaría que, como argumentario, se los pasara a sus compañeros. Yo comparto con usted los beneficios de las autopistas. Pero entrando ya en este segundo motivo (el supuesto desconocimiento de las causas de privatización aducidas en la proposición no de ley para solicitar la suspensión del proceso previsto de privatización), basar esto en un supuesto oscurantismo, nos parece, cuando menos curioso. Dice S. S. que hay oscurantismo, pero al mismo tiempo en la proposición no de ley aporta un abundante caudal de datos sobre ENA y sus filiales. Es curioso también que se alegue desconocimiento del proceso cuando usted mismo aporta detalles en la motivación de la proposición no de ley, incluso el calendario que se iba a seguir y ya usted sabía en marzo, tanto en el proceso de privatización de ENA como de Musini.

A este grupo parlamentario le congratula que el Grupo Socialista cuente con tanta información sobre estas empresas, su accionariado, las concesiones administrativas con las que cuentan, incluso su deuda. Con tanta profusión de datos, hubiese sido también interesante que hubiese hecho algo de historia y hubiese explicado a la Comisión, aunque fuera de forma testimonial, cómo y cuándo se llegó a la situación que tenían estas empresas. Como no lo ha hecho, yo le recuerdo que todo nace a raíz de una crisis económica de mediados de los años ochenta en la mayoría de los países industrializados, crisis que se ve particularmente acusada en las actividades relacionadas con la utilización de productos petrolíferos, como es el tráfico de automóviles, la utilización de redes viarias, etcétera, que hace que se replantee la política de construcción y la forma de gestión de las autopistas de peaje en países como Francia o Italia. En España esta crisis se tradujo en dificultades económicas en algunas de las empresas que habían resultado adjudicatarias de las concesiones de las autopistas durante la década anterior, años setenta, en concreto Aucalsa, Audasa y Audenasa; autorizando el Gobierno poco a poco a ir adquiriendo el Estado la totalidad de las acciones de esas empresas, hasta que finalmente llegamos a un Real Decreto de 1984, que usted debe conocer, en el que se autoriza la incorporación de estas sociedades a ENA, con el fin de instrumentalizar una actuación pública en este sector y desarrollar y coordinar el aspecto de la gestión de estas autopistas. Eso es lo que pasó durante gobiernos socialistas. Esas razones de la participación del capital público en estas empresas son unas circunstancias his-

tóricas que no se dan en el día de hoy. Como esas circunstancias han desaparecido, no hay causa objetiva que justifique la presencia de lo público en este sector, salvo algún hecho excepcional.

En cuanto al primero de los motivos alegados, las supuestas consecuencias políticas, económicas y sociales negativas, centrar esto fundamentalmente en la idea de que se van a subir los precios de los peajes, sin aportar ningún dato ni justificar por qué S. S. piensa que va a ser así, me parece curioso también. Olvidar que la regulación de los precios de las autopistas de peaje se hace con independencia de la propiedad, sea pública o privada, de las sociedades concesionarias, entra en lo que es un error conceptual sobre el cual ha construido toda la motivación de la proposición no de ley. En el trasfondo de esta proposición no de ley hay un profundo error, cual es confundir las sociedades con los socios de esas sociedades. Los derechos y obligaciones que rigen la construcción, conservación y explotación de las autopistas se rigen por el contrato de concesión de la Administración concedente, bien sea un Estado o bien sea la comunidad autónoma; y obliga, por tanto, igual a las sociedades de capital público como a las sociedades de capital privado. La concesionaria de la autopista es la sociedad, y no los socios. El traspaso al sector privado del accionariado de esas sociedades no altera las relaciones contractuales de la concesión, que se mantienen vigentes hasta que finaliza el período concesionario. Las obligaciones asumidas, por ejemplo, en la construcción de determinados tramos que actualmente están en marcha, tienen que ser cumplidas por la persona jurídica que es titular de la concesión, con independencia de quiénes sean sus socios. Lo mismo podemos decir de atender la capacidad financiera de esas sociedades, lo mismo da quiénes son los socios. Lo que sí está teniendo en cuenta el actual Gobierno de España es que los nuevos socios que vayan a adquirir las acciones deberán tener capacidad financiera y posibilidad real de aportar nuevos fondos a estas sociedades cuando sea necesario. Por lo tanto, repito, no hay que confundir una cosa con la otra.

El señor presidente me están pidiendo que termine, pero me quedan muchas cosas por decir; voy a intentar abreviar. Conceptos como que los retornos fiscales o los repartos de dividendos van a modificarse porque se privatice, repito lo mismo: no. El tratamiento jurídico, fundamentalmente el fiscal, de una sociedad mercantil no varía en función de quién sea el titular de las acciones.

Sí me hubiese gustado —me va a permitir la licencia el presidente— que explicara un poco más eso de que la privatización revela el desconocimiento de las concepciones progresistas de geografía económica y urbana. Hubiese sido interesante un mayor desarrollo expositivo en beneficio de la ampliación del elenco cultural de los miembros de esta Comisión. Lo de que es una concepción progresista de geografía económica y urba-

na no entiendo qué tiene que ver con las privatizaciones; igual dice que determinadas zonas necesitan beneficios sociales, pero cuando se concentra el descuento del 7 por ciento en determinados tramos ustedes mismos dicen que eso son fórmulas discriminatorias. Habla de nuevas fórmulas de subvención financiera y fiscal, pero no explica en qué consisten y afirma que se perjudica la movilidad, la accesibilidad y la seguridad. Los dos primeros, si no hay modificación de precios, como es el caso porque no la va a haber, no se ven alterados. Y en cuanto al segundo, tendrá que explicar en qué se basa para afirmar que van a perder en seguridad las autopistas españolas a causa de la privatización.

Muchas veces sus proposiciones están fuera de lugar porque piden comparecencias en unas comisiones cuando deben pedir las en otras, y porque no tienen en cuenta que una empresa pública como ésta un día era competencia de esta Comisión, luego pasó a ser competencia de la Comisión de Economía, y hoy lo es de la Comisión de Hacienda, porque está en proceso privatizador. Me parecen muy bien los gestos testimoniales, pero a veces bastaría leerse los distintos acuerdos de los consejos de ministros y la legislación que se hace en esta Cámara para conocer las causas de la privatización, en las que no puedo entrar, pero podría hablarles del programa de modernización, de la función de agente gestor de la SEPI, y de muchas más cosas que, por cuestión de tiempo, no puedo.

— **SOBRE LA AUTOVÍA LEÓN-ASTORGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002063)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 5 sobre la autovía León-Astorga, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra la señora Valcarce.

La señora **VALCARCE GARCÍA**: El Grupo Parlamentario Socialista somete a la consideración de la Cámara una propuesta para eliminar progresivamente el peaje de una carísima autopista interprovincial, en el noroeste de España, la autopista León-Astorga; una autopista hasta ahora conocida como la A-12, pero ya desde el último Consejo de Ministros sabemos que las autopistas y autovías españolas van a cambiar su denominación.

No se ha justificado ese cambio de denominación, pero a partir de ahora, para referirnos a la León-Astorga, parece que vamos a tener que llamarla la AP-71. Esto, señorías, no es una cuestión menor, tratándose de una autopista situada en Castilla y León donde, como ustedes muy bien saben, a los estudiantes que se presentan para la obtención del título de graduado en educación secundaria, se les pregunta por los planes de

modernización de las infraestructuras que han puesto en marcha tanto la Junta de Castilla y León como el Gobierno central. Por lo tanto, este es un asunto muy importante porque no sólo añade más confusión sobre la situación de esta autopista, sino también sobre la situación de las infraestructuras de Castilla y León.

Esta autopista, inaugurada hace menos de un año, ha sido motivo de agria polémica en la Comunidad de Castilla y León, muy especialmente en León, por el carísimo peaje que soporta (los usuarios, para viajar por esta autopista en turismo han de pagar 3,17 euros en cada uno de los desplazamientos), aunque no sólo por la cuestión del peaje, sino también por la señalización. Ahora se nos anuncia que se va a cambiar, pero es una señalización confusa y caótica, donde justamente lo que no está señalizado es León. Esto ha motivado diferentes denuncias y una auténtica polémica en la provincia de León.

Además, señorías, esta autopista, teóricamente denominada León-Astorga, ni comunica León ni sale de León ni llega a Astorga. La situación es especialmente grave porque esta autopista, que termina a las puertas de León, aproximadamente a 4,5 kilómetros de la ciudad de León, no tiene construido ningún enlace con la ciudad de León. Se anuncia este enlace para una próxima construcción, que para el Ministerio de Fomento es nada menos que 45 meses, cerca de 4 años. Comprenderán ustedes que esta autopista esté causando un importante escándalo. No es una autopista barata para los usuarios, para los bolsillos de los leoneses y de los españoles. Esta autopista se ha construido por la empresa Aulesa, que es la concesionaria de la construcción y de la explotación, mediante un crédito del Estado que asciende a algo más de 72 millones de euros. Por lo tanto, es una inversión privada pero financiada por el Estado, financiada por los leoneses, por todos los españoles. Sin embargo, el beneficio no repercute en la provincia ni en el noroeste de España.

Señorías, esta autopista es el nudo de comunicaciones del noroeste de España; teóricamente, debe enlazar las comunicaciones del norte, de Asturias, Galicia y Castilla y León. Tiene que hacerlo porque esta autopista, teóricamente, es el enlace con la autopista León-Campomanes, que es la autopista de Asturias, con la autovía del Camino de Santiago, es decir, la autopista León-Burgos, con la autovía del Noroeste, es decir, la autopista Madrid-A Coruña, y además ha de comunicar con la actual autovía en construcción Onzonilla-Benavente. En este entramado aparece esta autopista de peaje. Insisto, lo más preocupante para León es que no está construido, sino únicamente en fase de estudio, el tramo que comunique con la ciudad de León.

Señorías, ¿cuándo se empieza a proyectar la León-Astorga? Se empieza a proyectar a partir del plan acordado por el Gobierno y la oposición —el Gobierno y la oposición—, el Plan Director de Infraestructuras del año 1992. El Gobierno del Partido Socialista presidido

por Felipe González, acuerda con el entonces líder de la oposición, don José María Aznar, un conjunto de infraestructuras para el desarrollo de España. Entre ellas, la León-Astorga, que está considerada como autopista. Los estudios y la reacción política y social en León (por cierto, reacción política y social unánime) hacen que en el año 1996 el Gobierno socialista tome la decisión de que la León-Astorga ha de ser autovía. Transcurren cuatro años de silencio, cuatro años en los cuales no se pone en desarrollo esta infraestructura, y en el año 2000 se inicia como autopista. Esta infraestructura empieza a funcionar el año pasado, exactamente en la Nochebuena del año 2002. Ya en ese momento hay una reacción política unánime, de todas las fuerzas políticas de la provincia de León, exigiendo que la León-Astorga sea autovía. Esta exigencia es de todas las fuerzas políticas, insisto; ahí está el pronunciamiento del Ayuntamiento de León, entonces gobernado por el Partido Popular, hoy gobernado por el Partido Socialista, y el del Ayuntamiento de Astorga, gobernado entonces y ahora por el Partido Socialista.

Señorías, hay una opinión política unánime en la provincia sobre el hecho de que la León-Astorga ha de ser autovía. Las fuerzas económicas y sociales, el Consejo Económico y Social de Castilla y León, la Cámara de Comercio de León y de Astorga, todas las fuerzas políticas y sociales de la provincia se han pronunciado de la misma manera.

¿Cuál es la razón? Las infraestructuras, las inversiones están para facilitar el desarrollo económico y social. Esta autopista de peaje produce un estrangulamiento de las comunicaciones, un empobrecimiento económico y un retroceso social. En parte, desde luego, es lo que explica que la provincia de León ocupe el triste *ranking* de encabezar los peores resultados, tanto en creación de empleo como en pérdida de población, como en pérdida de actividad económica, mírese el indicador que se mire, tanto los informes del Instituto Nacional de Estadística como los de entidades privadas, por ejemplo, el anuario económico de La Caixa. Señorías, detrás de esta petición está toda una provincia, su tejido social y económico. Por eso pedimos el apoyo de la Cámara para esta iniciativa.

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

El señor **ESCUREDO FRANCO**: Después de escuchar a la portavoz del Partido Socialista, tengo la sensación de que no estamos hablando de la misma autopista y que tampoco vivimos en la misma provincia. Yo no sé si es que yo, por eso de vivir un poco más hacia Galicia, no conozco bien el resto de la provincia y no entiendo que usted se refiera a que la provincia de León está en los peores *rankings* de España. Señoría cuando nosotros llegamos al Gobierno en el año 1996, hay que ver cómo estaba este país y hay que ver cómo estaba

León, todos sabemos en qué situación estaba. Decía el otro día un comentarista que, de no haber ganado las elecciones en el año 1996 el Partido Popular, seríamos un país parecido a Argentina; no sé si efectivamente podríamos compararnos o no. Dice la portavoz del Partido Socialista que todas las fuerzas políticas, sociales y sindicales están en contra de esta autopista, y yo tengo que decirle que eso no es cierto; eso es mentira, señoría.

Voy a empezar por las fuerzas políticas. Para situarnos, en la provincia de León hay mayoritariamente tres partidos políticos, por este orden: el Partido Popular, el Partido Socialista y el UPL. La UPL estuvo en contra de aquella famosa plataforma que hicieron ustedes en contra de la autopista, aunque no sé si era en contra de la autopista o del peaje. Yo estoy confundido, señoría, yo creo que estaban ustedes en contra de la autopista. Es muy triste efectivamente que, después de tantos años de Gobierno socialista, estuviéramos en la situación en que estábamos. Es verdad que, en el Plan Director de Infraestructuras del año 1992, el Gobierno socialista ya hablaba de que había que hacer una autopista de peaje, señorías, una autopista de peaje entre León y Astorga y León-Benavente. Por cierto, la de León-Benavente se va a inaugurar en breve y no es autopista, señoría, es autovía, pero no gracias al Partido Socialista, sino al cambio que ha hecho el Partido Popular. Además, señorías, en el pacto de financiación autonómico también figuraban como autopistas de peaje, y en el plan de actuación prioritaria en carreteras del Consejo de Ministros de 17 de diciembre de 1993, que me parece que estaban sus compañeros gobernando, también se decía que tendría que ser una autopista de peaje. Yo no sé por qué ustedes quieren revolver tanto la historia porque, cuanto más se revuelve, según el dicho, más huele; y ustedes no están en condiciones de hurgar, porque efectivamente el Gobierno del Partido Socialista no ha sido precisamente un ejemplo ni de Gobierno ni de partido en este país. Nos han estado diciendo a lo largo de mucho tiempo que iban a hacer una autopista de peaje León-Astorga, pero eso no fue así, pues en una ocasión preguntaron al entonces ministro Borrell, qué pasaba con la autopista que se iba a hacer León-Astorga, y él contestó: Yo nunca he dicho eso; además, con la densidad de circulación, no es posible ejecutar esa autopista entre León y Astorga, no está entre la prioridades del Gobierno socialista y, de hacerla, nunca sería antes del año 2010. Señoría, estos datos están aquí.

Ustedes la han tomado con la autopista León-Astorga. Hace pocos días, en un acto en la Universidad de León, el secretario general del Partido Socialista, de León también, ha hecho una crítica a la autopista, al ministro y al ministerio. Estas cosas no se tienen en pie. Señoría, usted y yo somos leoneses; si yo fuese socialista, me encontraría fatal después de catorce años de

Gobierno sin haber hecho un solo kilómetro, de autovía ni de autopista en la provincia de León.

Ahora va a haber las elecciones y creo que esta proposición no de ley tiene mucho que ver con que no se encuentra a gusto. Ha tenido que ser un Gobierno que llaman ustedes de derechas —lo dicen ustedes, de derechas— el que ha hecho las autovías, la A-6, que ha atravesado toda la provincia de León, la autovía León-Burgos —estoy hablando de autovías—, y la autovía que, como decía antes, se va a inaugurar próximamente, León-Benavente; que eso lo haga un gobierno que no es el que, según dicen ustedes se preocupa más de las clases más desfavorecidas, que haya tenido que ser un partido de centro el que haya tenido que hacer estas cosas, no les ha gustado y claro, lo paga la pobre autopista León-Astorga; autopista que como digo, constaba en el Plan de Infraestructuras del año 1992; no la han hecho y han tenido 14 años.

Señoría, me imagino que, cuando salga de aquí, va a hablar a los medios de comunicación y a decir que el Partido Popular no está de acuerdo, pero también debería darles los datos que yo le estoy dando y decir que algún colega nuestro de los medios de comunicación de León, decía: El Partido Socialista, mejor calladito. Ustedes repartieron 100.000 folletos acusando al PP de que la comunicación León-Astorga fuera por autopista. No se ría, señoría, que esto es serio.

Por las indicaciones que me hace el presidente, debo terminar, pero sí quiero decirle, señoría, con respecto al primer punto donde se habla del refuerzo y de la mejora de la carretera N-120 entre León y Astorga, que usted, a pesar de criticar tanto la autopista, no va por esta carretera porque ya se ha arreglado, está finalizada y es una obra que se empezó en el año 2002. En cuanto a la mejora de la glorieta de San Justo de la Vega, he de decirle que efectivamente se está haciendo un trabajo sobre ese proyecto para solucionar de forma definitiva la conexión de la N-120 con dicha glorieta.

En relación con el segundo punto de la proposición, en el que se habla de la eliminación progresiva del peaje y el subsiguiente rescate de la concesión de la autopista León-Astorga, cabe recordar que la política de exigencia presupuestaria que deriva de la pertenencia a la Unión Monetaria implica dificultades para atender todas las prioridades y las tensiones sobre la red de un período razonable. De ahí que la participación privada en la financiación y en la gestión de actuaciones viarias se plantee como una solución complementaria a las actuaciones públicas. Es un efecto conveniente el desarrollo de una red de autopistas de peaje complementarias de la red de autovías y autopistas libres, que ayuda a configurar una red viaria de gran capacidad con altas prestaciones. Con este planteamiento, es posible impulsar la inversión y, por tanto, adelantar la puesta en servicio de las alternativas viarias gestionadas en régimen de concesión;

que si no fuese de esta manera, señorías, tardarían varios años en poderse realizar.

Finalizo diciéndole, señoría, que muy a mi pesar no podemos aprobar su proposición no de ley, primero, porque llega con mucho retraso; segundo, porque no se adapta ni mucho menos a la realidad y, tercero, porque si tuviéramos que seguir hablando de la autopista después de las próximas elecciones de marzo, pues seguiríamos hablando.

— **RELATIVA AL ESTABLECIMIENTO DE UNA ZONA DE ESPECIAL PROTECCIÓN EN CANARIAS, ASÍ COMO MEDIDAS DE ORDENACIÓN DE LA NAVEGACIÓN EN DICHA ZONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002068)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pasamos al debate de la proposición que figuraba con el número 6 en el orden del día, relativa al establecimiento de una zona de especial protección en Canarias, así como medidas de ordenación de la navegación en dicha zona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Tiene la palabra para su defensa el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVEL**: El Grupo Parlamentario Socialista ya defendió en el Pleno del Congreso de los Diputados una fórmula nueva de gestión del salvamento marítimo en España. La iniciativa fue derrotada por la mayoría, argumentándose que no se identificaba con sus planteamientos; ahí está en el Diario de Sesiones. Nosotros planteábamos la creación del servicio nacional de guardacostas. En aquella proposición no de ley, amplia, extensa en su contenido porque teníamos la intención de que quedase reflejado en el «Diario de Sesiones» la ordenación y vertebración de nuestros argumentos, teníamos unos capítulos adicionales que el Grupo Parlamentario Socialista ha estimado oportuno presentar en la Comisión de Infraestructuras de forma fraccionada en lo que se refiere a lo que deben ser actuaciones gubernamentales ante los foros internacionales, concretamente ante la Organización Marítima Internacional como órgano especializado de las Naciones Unidas en materia de defensa y preservación del medio ambiente marino.

Por ello es por lo que, en el día de hoy, en el orden del día de esta Comisión de Infraestructuras, figuran dos iniciativas parlamentarias de nuestro grupo que han surgido del anexo de nuestra proposición no de ley, defendida en el Pleno, como acabo de decir, una que se refiere al establecimiento de una zona de especial protección en Canarias, que paso a defender, y la otra referida a la temática medioambiental marina en el litoral del Mediterráneo peninsular español.

Señorías, ustedes bien saben que España es parte contratante del Convenio de Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar, conocido como Ley del Mar o como

el Convenio de Jamaica o como Convenio de Montego Bay. Es suficientemente conocido que el artículo 65 de ese convenio, titulado mamíferos marinos, dice textualmente: Los Estados cooperarán con miras a la conservación de los mamíferos marinos y, en el caso especial de los cetáceos, realizarán, por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, actividades encomendadas a su conservación, administración y estudio. En el artículo 194 del mismo texto, titulado medidas para prevenir, reducir y controlar la contaminación del medio marino, se establece una serie de actuaciones que pueden llevar a cabo los gobiernos, recabarlos de la Organización Marítima Internacional.

Señorías, en ese sentido, en zonas de Canarias existen unos hábitats marinos a los que ya este diputado en otra ocasión parlamentaria —permítanme que la refiera—, concretamente en el año 1994 en el Pleno del Senado español, en mi condición de senador por la isla de Tenerife, tuve la oportunidad de defender la necesidad de que el Gobierno español coordinase en el ámbito de las competencias del Gobierno de la Comunidad Canaria actuaciones en un hábitat especial situado entre la isla de Tenerife y la isla de La Gomera en el que se localizan colonias únicas en el mundo, calificadas así por expertos zoólogos marinos, unas colonias de cetáceos marinos, en especial la familia denominada de los globicéfalos, que están en clara regresión, en vías de extinción en otras zonas del mundo, y que constituyen un factor de interés para la comunidad científica y de explotación de un turismo ecológico y de calidad. En el marco de los artículos 65 y 194 de la Ley del Mar, podría el Gobierno español intervenir para la calificación de zona especial.

Esa proposición no de ley fue aprobada por unanimidad. Si se me permite la anécdota, en esta Comisión en estos instantes nos encontramos dos senadores, el socialista que les habla y un senador de CiU que forma parte de la Mesa del Congreso de los Diputados, que también votó por unanimidad, al igual que el Grupo Parlamentario Popular, cuya actuación protagonizó en aquel momento el que era portavoz del grupo, actual alcalde de Madrid. Aquella iniciativa aprobada por unanimidad —existía un Gobierno socialista— condujo a un acuerdo con el Gobierno de Canarias, a una actuación en la Organización Marítima Internacional y a una calificación en lo que se refiere a la preservación de ese hábitat, al igual que ocurre en otras zonas del Caribe, en la República Dominicana y otras, en las que la preservación de la vida animal ha sido una batalla mantenida por colectivos ciudadanos, ecologistas y gubernamentales y que se ha ido ganando en el sentido de defender esos hábitats.

En segundo lugar, señorías, he hecho esta narración argumental para indicar que no es una actuación personal nueva en la vida parlamentaria de este diputado, que tiene derecho a hacer esta argumentación. En la misma línea, las circunstancias en los últimos años, ya

en lo que se refiere a contaminación marina, nos llevan a pedir que el Gobierno español dé otro paso al frente. Ese otro paso al frente es el siguiente. Es bien sabido que el convenio internacional para prevenir la contaminación por los buques, con sus enmiendas y protocolos adicionales, que firmó el Gobierno de España en el año 1979 y se ha ratificado con posterioridad con distintos instrumentos de ratificación, a los que no voy a hacer referencia y que figuran en la exposición de motivos de la proposición no de ley, permite solicitar en los órganos internacionales competentes a los que he hecho referencia la calificación de determinadas láminas de agua como zonas marítimas especialmente sensibles, que son zonas que requieren de una especial protección a través de actuación específica, acordada en la Organización Marítima Internacional, a causa de su relevancia por razones ecológicas, científicas o socioeconómicas y que podrían ser vulnerables al daño causado por la actividad marítima internacional del transporte de mercancías peligrosas y de mercancías susceptibles de producir contaminación.

En la actualidad en el mundo existen cinco zonas marítimas calificadas como especialmente sensibles, que sepa este diputado: la gran barrera australiana, el archipiélago cubano de la Sabana Camagüey, la isla colombiana de Malpelo, la zona de los cayos de Florida en Estados Unidos, y el mar de Wadden en Europa del Norte, que ha sido calificado como tal en el mes de octubre del año pasado.

Me está haciendo una señal, señor presidente. ¿Qué hay que hacer? callarse, ¿verdad? Pues si esa es la única preocupación, me callo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, estoy haciéndole señal de que ha consumido usted el doble de tiempo previsto para el portavoz. Termine usted su exposición, pero procure abrevia para cumplir los plazos previstos por el Reglamento.

El señor **SEGURA CLAVEL**: Señor presidente, una vez más, insisto, a los diputados de mi grupo que no son miembros de esta Comisión y que vienen a defender iniciativas les causa sorpresa comparativa con los comportamientos de las presidencias de otras comisiones.

Este diputado simplemente informa a quienes puedan tener interés, muchos colectivos ecologistas y muchos colectivos ciudadanos, por esta iniciativa, que acudan al Diario de Sesiones, serie D, del 11 de abril, número 523, para leer la iniciativa. Si se trata de correr para ir a tomar un cortadito, yo renuncio, desde luego a continuar hablando. **(El señor Segura Clavel se ausenta de la Comisión.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sorprende a este presidente que sus compañeros se sorprendan de que se cumpla el Reglamento en esta Comisión.

El señor **SEGURA CLAVEL**: No se cumple el Reglamento, es un encorsetamiento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura, no tiene la palabra.

El señor Ayala, en nombre del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: A este portavoz del Grupo Popular también le sorprende permanentemente el empecinamiento de algún portavoz de otro grupo, que solamente trata de que el «Diario de Sesiones» contenga más palabras suyas que de ningún otro diputado de los 350 que conforman esta Cámara. Además, tiene el buen gusto de irse de la Comisión sin escuchar lo que los demás tenemos que decir, que evidentemente hemos atendido con suma atención, como siempre, por muy reiterativo que haya sido, las palabras del señor Segura. Bien es cierto que si, desde el año 1994 viene haciendo con insistencia los mismos planteamientos, siguen siendo objeto de la misma frustración algunas de sus decisiones, que ya hemos visto en otras comisiones.

Entrando directamente en la cuestión objeto del debate de hoy, y con brevedad puesto que este diputado no tiene ninguna obsesión por el «Diario de Sesiones», quiero señalar, tal y como ha dicho el señor Segura, que estamos ante una desmembración de la proposición no de ley 742 que se vio en el Pleno, que no que ha surgido como consecuencia de ella, sino que es copia parcial de apartados de dicha proposición no de ley. En el debate plenario ya quedó plenamente justificado, por un lado, que estábamos ante la escenificación artificial de una preocupación del Partido Socialista que no se vio reflejada en las actuaciones que llevaron a cabo en la época en que tuvieron la responsabilidad de Gobierno; por otro lado, estamos también ante la manifestación de los rescoldos de sus vanos deseos de desprenderse de las ataduras de sus propios despropósitos. Bien es cierto que quedó acreditado que el Plan Nacional de Salvamento Marítimo aprobado por el Gobierno del Partido Popular había supuesto el desarrollo de muchas más medidas que el plan que había sido aprobado por los gobiernos socialistas, que luego no llevaron a cabo. Las inversiones que estamos haciendo en salvamento marítimo desde el año 1996 son el doble de las que se habían aplicado en toda la época de los gobiernos socialistas.

Con referencia a la proposición no de ley en el ámbito de actuación de Canarias, quiero significarle que España está especialmente volcada en la fijación de una zona especial en las aguas de este Archipiélago tan querido para la península. Buena prueba de ello es que se ha reservado expresamente en el seno de la OMI la capacidad de presentar una propuesta específica y especial para las islas Canarias. Sin embargo, no debe quedar en el olvido que todas las cuestiones relativas a la OMI, todas las cuestiones relativas a las

actuaciones en los mares internacionales, implican la necesaria coordinación con los demás Estados. Esa coordinación se está llevando a cabo con el Gobierno de Marruecos, que ha prometido una actuación concreta en los mismos sentidos que se han puesto de manifiesto por el Gobierno de España. Tengo que decir expresamente que, si antes del 31 de octubre de este año, el Gobierno de Marruecos no da su respuesta en el sentido que fuere en relación a la oferta española, España va a presentar ante la OMI un sistema especial para la protección de la zona de Canarias. Recordando las palabras del señor Segura en cuanto a cuál es el cauce de actuación en esta materia, precisamente la lectura del párrafo segundo que ha efectuado de la motivación de su proposición no de ley dice que los Estados tienen que cooperar por conducto de las organizaciones internacionales apropiadas, que es el cauce que ha empleado España. España no puede, unilateralmente, actuar en la protección de una zona, de la misma manera que se ha visto reflejado —aquí no se ha querido hacer mención de ellos— en los acuerdos a que se ha llegado con Bélgica, Francia, Portugal, Inglaterra y otros países, para la fijación de una zona de especial protección en las costas del Atlántico. De la misma manera, no se ha querido reflejar aquí —tendremos ocasión de hacer referencia a ello al hablar del Mediterráneo— los buenos acuerdos y la buena experiencia que se llevó a cabo con Francia en desarrollo de los Acuerdos de Málaga. En todo momento España está siendo sensible y está potenciando todas las cuestiones relativas a la protección de nuestras zonas sensibles, tanto para la protección de especies protegidas como para la preservación de nuestras costas y para la seguridad del tráfico marítimo.

Señorías, lamentando profundamente que las prisas del señor Segura por su cortadito le impidan apreciar esta tranquilidad que trato de aportarle en cuanto a que la seguridad de Canarias está siendo objeto de especial análisis y preocupación del Gobierno de España, tenemos que decir que no podemos aceptar en ningún caso la proposición no de ley, no solamente por los argumentos que se expusieron en el Pleno, sino por los que acabo de señalar. **(El señor Edo Gil pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Sí, señor Edo ¿a título de qué pide la palabra?

El señor **EDO GIL**: Con respecto a las alusiones al señor Segura, quería hacer una matización, y punto.

El señor **PRESIDENTE**: Dígame su señoría, por favor, cuál es la alusión a la que va a referirse.

El señor **EDO GIL**: La alusión es sobre la frustración que ha señalado el señor Ayala. Quiero decirle que el señor Segura no tiene absolutamente ninguna frustración, sí tiene una posición legítima, y exijo el respe-

to de esta Comisión hacia este parlamentario trabajador y ejemplar diputado como es el señor Segura. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: ¿A título de qué pide la palabra su señoría?

El señor **SEDÓ I MARSAL**: A título de que se nos pide respeto, y por lo tanto se nos alude a todos **(El señor Edo Gil: Aludía al señor Ayala.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Edo.

Señor Sedó, esta Presidencia ha entendido que el señor Edo ha pedido el respeto de la Comisión, no se ha referido al señor Ayala concretamente. Luego por lo tanto, puede consumir un turno muy breve, por favor, si quiere usted manifestar su respeto.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Yo respeto muchísimo las intervenciones y la capacidad que tiene el señor Segura, pero yo también pido que el respeto que para sus intervenciones podamos tener todos respecto a él, él lo tenga en cumplir los tiempos que nos marca el Reglamento, porque nosotros estamos aquí también para intervenir en otras ocasiones, y por lo tanto nos vamos atrasando porque a veces no cumplimos el tiempo. **(El señor Ayala Sánchez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Ayala.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: Sí, señor presidente, muy brevemente. Decir que el señor Segura tiene frustración por el fracaso de sus planteamientos no es en ningún caso una falta a su persona. Si algo está provocando la intervención del señor Edo es que aquí tengamos que hacer expresa manifestación de que si alguna falta de respeto merece a los demás diputados el señor Segura es levantarse con cajas destempladas sin siquiera querer escuchar la respuesta a sus palabras.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, el señor Segura cuenta con el respeto de la Mesa y de la Comisión, puede estar usted seguro de ello.

El señor **EDO GIL**: Sólo quería matizar que no me refería a la Comisión, sino a la intervención del señor Ayala, como he dicho al principio.

El señor **PRESIDENTE**: Reconozca usted que se refirió a la Comisión. Lamento que haya sido mal expresado.

—**RELATIVA A LA ADOPCIÓN DE MEDIDAS ESPECÍFICAS DE PROTECCIÓN EN EL ÁREA DEL MAR MEDITERRÁNEO DE COMPETENCIA DEL ESTADO DENTRO DEL PLAN NACIONAL DE SALVAMENTO MARÍTIMO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002113)**

El señor **PRESIDENTE:** Concluidas estas aclaraciones, pasemos al debate de la siguiente proposición no de ley, relativa a la adopción de medidas específicas de protección en el área del mar Mediterráneo de competencia del Estado dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATÉ IBARZ:** El resumen de esta proposición no de ley sería atribuir o conceder la misma importancia en nuestro ordenamiento a la zona del Mediterráneo en materia de prevención de la contaminación que ya le conceden los tratados internacionales.

En efecto, el Convenio Internacional para prevenir la contaminación de buques de 1973, modificado por el Protocolo de Londres de 1978 y ratificado por España en 1984, se ha ido adaptando de acuerdo con el procedimiento de modificación acordado en la Organización Marítima Internacional, órgano de las Naciones Unidas. Es conocido como Marpol y define determinadas áreas marítimas como zonas especiales, entre otras muchas cosas con medidas técnicas especiales de los buques para proteger ecosistemas marinos. El Mediterráneo es un área especial definida en el convenio y, como tal, mundialmente reconocida como merecedora de especial protección contra la contaminación procedente de buques, por su singularidad y vulnerabilidad. Los Estados parte, como España, deben implantar medidas para materializar la voluntad acordada en Naciones Unidas. Como complemento a la anterior protección, surge el Convenio Internacional para la protección del mar mediterráneo contra la contaminación, hecho en Barcelona en 1976. Trata de las fuentes de contaminación que terminan en el Mediterráneo, pero que se originan en tierra: vertidos, sustancias, permisos, etcétera.

Toda esta atención y cuidado internacionales en relación al Mediterráneo, entendemos que no está reflejado en la planificación española. El vigente Plan Nacional de salvamento no hace mención especial alguna al Mediterráneo ni dispone una vigilancia y tratamiento específicos. Por lo tanto, la necesidad de esta proposición no de ley viene derivada de eso, pero también, señorías, por la repetición de incidentes o accidentes que con alguna frecuencia se vienen dando en nuestra costa mediterránea, donde el tráfico marítimo en general, y de petroleros en particular, se ha incrementado muy notablemente en los últimos años. Por citar algunos ejemplos, la proliferación de vertidos incontrolados procedentes de lavado de cisternas de petroleros, o el accidente, por fortuna sin consecuencias graves, del choque de un petrolero contra el pantalán de Repsol en el puerto de Tarragona hace dos años, precedentes que preocupan no sólo al sector turístico cuando se han producido a veces en plena temporada turística, sino también a la industria pesquera y a los ciudadanos en general.

Es por ello que presentamos esta proposición no de ley que, en su parte dispositiva, empieza instando al Gobierno a elaborar un plan de protección en el área del mar Mediterráneo específico y singular en el marco del Plan Nacional de salvamento marítimo. El acuerdo que solicitamos de los grupos parlamentarios de esta Comisión no es difícil de alcanzar. En primer lugar, porque estamos seguros de la sensibilidad de todos los grupos, pero también porque no hay plazos en nuestra petición que imposibiliten la elaboración del plan que solicitamos. Sin embargo nuestra petición no se reduce a un plan cualquiera de protección para el Mediterráneo, genérico y sin contenidos. Por ello, hemos querido concretarlo con las medidas que consideramos necesarias e imprescindibles. Son 18 grupos de medidas que no voy a detallar, pero sí a resumir, para fundamentar todavía más si cabe, si fuera necesario, la necesidad de la aprobación de esta proposición no de ley. Por ejemplo, el inventario de recursos naturales, el plan de emergencias integral, la coordinación de las diferentes administraciones, la formación especializada, los lugares para la recuperación de la fauna, los elementos de protección estable, la implicación de la industria local con actividad marítima, los mecanismos de actualización, las compensaciones para los afectados, la alta inspección del plan, un plan de navegación frente a las costas del Mediterráneo, la tramitación de zona especialmente sensible, las medidas internacionalmente reconocidas como de apoyo a la seguridad, la ampliación de plantillas de las capitanías marítimas en el Mediterráneo, la revisión de los programas del vigente plan nacional, situar una zona o puerto de refugio para dar respuesta eventual a los buques con problemas, o el diseño de un plan de formación de la sociedad al efecto.

Ya ven, señorías, que la amplitud y la importancia de estas medidas demuestra todavía más que esta proposición no de ley está muy justificada, y también la urgencia en adoptar estas medidas, por lo que reiteramos nuestra petición para que sea aprobada esta proposición no de ley.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL:** Brevemente. Quiero citar que en la motivación se ve muy claro que para prevenir la contaminación de los buques, el Convenio internacional del año 1973, ratificado en España en 1984, se ha ido adaptando con el paso del tiempo, pero las tecnologías avanzan muchísimo más que las adaptaciones que se puedan hacer dentro del mundo de los legalismos.

También el Convenio Internacional del Mediterráneo es del año 1976 y aquí en España quizás no se ha hecho lo suficiente. Por lo tanto, ahora sería buen momento, porque la ciudadanía está muy mentalizada

con toda la temática de accidentes, incidentes, vertidos que puede haber en el mar. Los que estamos en la zona del Mediterráneo tenemos nuestra preocupación porque es donde están ubicados los más importantes centros petrolíferos de refinerías que tiene el país, y creemos oportuno que se haga un plan de protección de todo el área del Mediterráneo. Por tanto, nosotros votaríamos favorablemente la proposición no de ley que nos presenta hoy el Grupo Parlamentario Socialista si fuese muy categórica, que lo podría ser con el texto prácticamente de su primer párrafo como único y que dijese que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a elaborar un plan de protección en el área del mar Mediterráneo específico, singular y dentro del marco del Plan Nacional de Salvamento Marítimo. Y se acaba aquí, porque el resto son explicaciones con gran detalle de un plan que puede tener un grupo. Es el esquema que actualmente encontramos en algunas proposiciones no de ley cuando se quiere casi casi que no se aprueben, porque en la Comisión no hay tiempo ni de leerlas; en realidad es el esquema que en esta Comisión nos vamos encontrando en las proposiciones no de ley, una redacción del ponente amplia y muy cuidada pero que no todos los grupos podemos votar a favor. Si hay que votar el texto total nuestro grupo se abstendrá, pero si sólo es el primer párrafo lo votaríamos favorablemente. Sé que hay una enmienda del Grupo Parlamentario Popular de sustitución con un texto muy corto y muy genérico, pero tengo la impresión de que el Grupo Socialista no la va a aceptar. Repito que si el párrafo primero y la enmienda del Grupo Parlamentario Popular se juntasen, se añadiese uno al otro o el otro al uno, podríamos llegar a un texto para su aprobación y sería muy positivo para la finalidad que se pretende, que es la protección de sectores del Mediterráneo.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Ayala, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, para defender su enmienda y fijar su posición.

El señor **AYALA SÁNCHEZ**: En aras de la brevedad, en cuanto a las cuestiones genéricas creo que lo manifestado en la proposición no de ley anterior justifica la actuación del Gobierno de España en materia de salvamento marítimo. Hay que especificar que España está empeñada en la seguridad de sus aguas territoriales, España está impulsando, tomando la iniciativa en actuaciones tanto en la Unión Europea, y así los últimos acuerdos de la reunión de los ministros de Transportes lo acreditan, como en las Naciones Unidas, en la OMI, con la presentación de determinadas cuestiones de acuerdo con otros países, por lo que creo que no puede ponerse en tela de juicio en ningún caso esta voluntad inquebrantable del Gobierno de España para aumentar la seguridad de nuestros tráficos marítimos. Buena prueba de ello es, ya dentro del ámbito del mar Mediterráneo, que en julio de este mismo año se han puesto en funcionamiento los dispositivos de separa-

ción de tráfico de cabo de Palos y de cabo de la Nao, que entró en vigor el 1 de julio de este mismo año, como digo, y que junto con los existentes de Finisterre, estrecho de Gibraltar y cabo de Gata suponen unas protecciones especiales en cuanto a los tráficos de mercancías por nuestros mares. En ese sentido quiero reiterar aquí y reflejar que nosotros en el Mediterráneo no tenemos una zona de mar exclusivo nuestro. Si tratáramos de implantar en las 200 millas nuestras normas sin estar en coordinación con los países ribereños que confluyen en las mismas millas marítimas —y me estoy refiriendo en concreto a Francia, a Marruecos, a Argelia, incluso alguna zona de responsabilidad italiana—, no estaríamos actuando en el camino adecuado para conseguir una protección efectiva y una seguridad en los tráficos marítimos. Por tanto creo que España, que ha presentado ya, como he dicho antes, ante la OMI acuerdos concretos con otros países en lo referido al mar Cantábrico y el mar Atlántico, está trabajando con ahínco y con decisión para alcanzar también acuerdos dentro del mar Mediterráneo. Buena prueba de ello es que el acuerdo de Málaga ha permitido que Francia y España pongan una serie de medidas en funcionamiento en el ánimo de ir llegando a una solución definitiva en la seguridad de nuestros tráficos. Quisiera también que quedara de manifiesto en la Comisión que España ha aumentado los porcentajes en cuanto a determinadas medidas, como puede ser la utilización anticipada de las cajas negras en vigor desde el 1 de julio de 2002 para los buques de pasaje Ro-Ro y los buques de pasaje que no tengan este tipo de transporte, que van a ser aplicadas después de julio de 2004, de la misma manera que el número de inspecciones de buques que accedan a los puertos del Mediterráneo se ha elevado por España al 30 por ciento en lugar del 25 exigido en la legislación comunitaria, y de la misma manera que estamos tratando de aplicar en el área del Mediterráneo que la navegación sea más segura en mares más limpios.

Hemos presentado una enmienda y, en el mismo sentido que ha dicho el representante de Convergència i Unió, invitamos al Grupo Socialista a que la acepte para que se reconozca que España está actuando en esta materia, y está actuando bien, pero eso no empuja para que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que sigamos actuando en la medida en que se fortalezca que la navegación sea más segura en el mar Mediterráneo. Esta enmienda que proponemos y que sugerimos que se acepte por el Partido Socialista, el grupo proponente, no tiene dudas en cuanto a la fortaleza de los términos, es decir —y perdón por la redundancia— para que se siga trabajando en el seno de Naciones Unidas, OMI, y en el seno de la Unión Europea tal como se está haciendo para fortalecer una navegación más segura en el mar Mediterráneo. Creemos que tiene suficiente contenido para ser justos con la realidad existente y para también estar atentos a las necesidades del mar Mediterráneo —este mar que está sujeto y sometido a

riesgos que a ninguno se nos ocultan— y hacer que los que navegamos por él como el señor Sedó y yo tengamos las mínimas garantías. Solicitando expresamente la flexibilidad del Grupo Socialista para admitir nuestra enmienda, termino la intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sabaté, debería pronunciarse ahora sobre si acepta o no la enmienda del Grupo Parlamentario Popular, pero como habrá oído su señoría ha habido una invocación del Grupo de Convergència i Unió para una enmienda transaccional, por lo que si quiere su señoría puede esperar hasta antes de la votación para decirnos si han llegado a un consenso o no y pronunciarse sobre la misma.

El señor **SABATÉ IBARZ**: Lamentablemente se lo puedo manifestar ahora, señor presidente. Sé que es un turno sólo para pronunciarnos sobre la aceptación o no de las enmiendas, y a pesar de que tendría muchos argumentos para replicar tengo que agradecer en primer lugar el tono de los intervinientes y el interés que han manifestado por esta proposición no de ley al pensar y redactar enmiendas o proponerlas in voce, pero he de decir que no podemos aceptar la del Grupo Popular porque sería reconocer que se está trabajando en el tema, lo cual desde nuestro punto de vista no es cierto, y porque no se comprometen a un plan específico y singular para el Mediterráneo. Respecto a la enmienda de Convergència i Unió, que nos gusta más y estaríamos más cerca de poder aceptarla, apreciamos la buena predisposición a aceptar nuestra proposición no de ley pero reducirla a una mera petición de un plan genérico de protección del Mediterráneo supondría renunciar a poner en consideración de sus señorías un proyecto de plan completo que existe, que está suficientemente razonado y que constituye lo que más pronto o más tarde, desde nuestro punto de vista, tendrá que ponerse en práctica.

— **SOBRE EJECUCIÓN DE LAS ACTUACIONES PENDIENTES EN LA CARRETERA N-340 A SU PASO POR LA PROVINCIA DE CASTELLÓN. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002255)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley número 10 del orden del día antiguo, que coincide con la número 10 del nuevo, sobre ejecución de las actuaciones pendientes en la N-340 a su paso por la provincia de Castellón, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: La situación que lleva hoy aquí al Grupo Socialista a defender esta proposición no de ley es sin duda un clamor social en la provincia de Castellón. La N-340 se ha convertido en una serpiente devoradora de vidas en lugar de servir únicamente

como eje dinamizador de la floreciente y dinámica estructura social de Castellón. Miles de turismos, cientos de camiones, atascos, ruidos, contaminación, accidentes, ciudadanos y ciudadanas lesionados para toda la vida, familias desechas y desgraciadamente muertos y más muertos, todo por carecer de asignación presupuestaria para solucionar este problema, todo por carecer el Gobierno de turno de voluntad de solucionar y, lo peor, tener que oír a políticos con responsabilidades ejecutorias intentar confundir con mentiras y resoluciones sólo de carácter mediático que no hacen sino dilatar el problema en el tiempo en lugar de atender el derecho de los ciudadanos a tener una infraestructura con todos los medios técnicos a nuestro alcance. No existe excusa, señorías, y no la voy a admitir si se me da. Convertir la N-340 a su paso por la provincia de Castellón en un vial con dos carriles en cada sentido es vital, necesario y de justicia social, y por todo ello de construcción por la vía de urgencia.

Desde el Grupo Socialista creemos necesario realizar un estudio sobre la viabilidad de adherir un carril más en cada sentido a lo largo de la autopista A-7, como se ha hecho en el denominado *by-pass* de Valencia y la circunvalación de Sagunto. Con esta medida se evitaría una nueva barrera y ganaríamos en eficacia y rapidez de ejecución, por supuesto acompañado este estudio con el coste resultante de la liberalización de la A-7 a su paso por la provincia de Castellón. Hágase un estudio del coste total, liberalización y construcción, y compárelo con la construcción de una nueva N-340 a cuatro carriles. Tiene medios el ministerio para realizar esos estudios en unos días; sólo falta voluntad de hacerlo. Por otra parte, ya trajo mi grupo a esta Comisión —y lo defendí yo personalmente— iniciativas y proposiciones no de ley para mejorar las variantes desde esos municipios, así como la construcción de nuevas variantes, y siempre encontré la incompreensión y la negativa por parte del Grupo Popular. La excusa siempre fue la misma: Se está realizando el estudio informativo de una nueva carretera de Castellón a l'Hospitalet de l'Infant y, por tanto, no hace falta construir variantes. ¿Sabe cuál es mi respuesta? Exijo plazos concretos y asignación presupuestaria. Lo demás es demagogia y propaganda. Y ya hemos empezado mal este año no contemplando partida ejecutoria alguna en los Presupuestos Generales del Estado presentados ayer. ¿Pueden decirme qué hicieron en el año 1996 en el Ministerio de Fomento con el proyecto que diseñó y mandó para su estudio a los municipios afectados el último Gobierno socialista? Todos los ayuntamientos afectados directamente por este vial, indiferentemente del color del Gobierno, han aprobado mociones solicitando que se realicen actuaciones urgentes. La Diputación provincial lo aprobó por unanimidad, por tanto por consenso, y yo hoy aquí exijo al Grupo Parlamentario Popular que facilite ese consenso apoyando esta proposición no de ley. No nos gustaría comprobar a los caste-

llonenses que mientras el Partido Popular ocupa titulares de prensa con mociones no resolutorias en ayuntamientos y Diputación provincial, intentando mostrarse como los máximos defensores de los intereses de aquella provincia apoyando la construcción urgente de una nueva N-340 a cuatro carriles y, dicho sea de paso, poniendo a bajar de un burro al actual Gobierno, como ha hecho el presidente provincial del Partido Popular intentando mostrarse como máximo defensor de los castellanenses por encima de los intereses de partido, si eso es así lo vamos a comprobar cuando pasemos a la votación, porque cuando la votación es resolutoria, como ocurrirá hoy, cuando es la hora de la verdad no la apoyan. ¿Creían que este diputado y su grupo no iban a ser consecuentes con lo que decíamos en Castellón? Nosotros somos de otra forma, no somos como ustedes. Les quiero recordar que estamos debatiendo el problema de la N-340 porque este diputado y su grupo hemos presentado una proposición no de ley en esta Comisión, por el contrario no existe ninguna iniciativa presentada por el Partido Popular. Podrían haberlo hecho y estaríamos debatiendo dos posturas intentando llegar a un acuerdo. Sin embargo, lo que hoy se debate es nuestra postura, la del Grupo Socialista, nuestra iniciativa, y el Grupo Popular lo único que va a hacer es discutirla y votarla. No intenten vender que se ha debatido su postura, porque sencillamente en Madrid y en este tema no existe. Ahora ustedes, señoras y señores del Partido Popular, se inventan una enmienda. ¿Para qué? ¿Para jugar al gato y al ratón? ¿Para ver si nos pillan y así justifican ante los medios de comunicación y los ciudadanos lo injustificable? Las enmiendas sirven para mejorar lo propuesto y en ésta no se han mojado absolutamente nada. Además, ¿no les interesa el desarrollo de la N-340 desde Almenara hasta Castellón? ¿Es que lo único que les interesa es quedar bien? Pues sepan —y sé que no es agradable decirlo— que 30 muertos desde enero hasta agosto del presente año avalan más que de sobra la presentación y aprobación de esta proposición no de ley. Y las prisas en la construcción que manifiesto no son más que el producto del incremento porcentual de víctimas; de las mortales llevamos las mismas hasta agosto que todo el año 2002 en las carreteras de Castellón, en total 84. Reclamo que no exista ni una víctima más por culpa del estado de la carretera que hoy nos ocupa. No sé qué excusas va a utilizar el interviniente del Grupo Parlamentario Popular para justificar el voto en contra, pero sabe perfectamente que no existen esas excusas. Si sólo está de acuerdo en un punto puede pedir la votación separada del mismo; existe en el Reglamento esa posibilidad.

No quiero terminar, señor presidente, sin dejar claro y poner en conocimiento de sus señorías que Castellón es la cuarta provincia que más contribuye por habitante a la Hacienda pública en este Estado; que nuestro sector productivo es puntero en agricultura y turismo y líder en el sector cerámico, y que necesitamos unas

infraestructuras capaces de absorber el transporte generado por esta productividad; que además del PSOE son todos los sectores sociales y productivos de Castellón los que reclaman con insistencia la actuación que hoy debatimos aquí. Por todo esto el Grupo Socialista presenta una proposición no de ley que por falta de tiempo —como me indica el señor presidente— no voy a leer, pero que quedan reflejados en la presentación de la misma.

Finalmente, este diputado y su grupo estarían encantados de poder separar la votación punto por punto, pero el Reglamento nos lo impide por ser grupo proponente, por lo que pido a los otros grupos que lo soliciten para facilitar la posibilidad de votar afirmativamente algunos de los puntos y no la totalidad de los que aparecen en la proposición no de ley. Señor presidente, señorías, si el Grupo Popular no vota a favor ni tan siquiera del punto 1 se confirma lo que por otra parte ya se sabía: señores del Partido Popular, no hacía falta fanfarronear tanto en Castellón para claudicar en Madrid.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz para defender la enmienda y a la vez fijar posición.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Señor presidente, siguiendo sus instrucciones así lo voy a hacer.

La verdad es que no me ha extrañado la intervención del señor Edo, que tiene muy mala memoria porque hace 14 años cuando gobernaba el Partido Socialista se olvidó por completo de la N-340. Le voy a dar un dato. La única actuación del Partido Socialista cuando gobernaba fue la variante de Castellón, que —usted debería conocer estos datos— inició su estudio informativo en 1987 y concluyó la obra en 1994. Por tanto, que no se extrañe nadie ni venda la burra diciendo que hay retrasos en la ejecución porque, en el procedimiento reglado de la construcción de una carretera, ésta se inicia por la actuación administrativa, tiene después una declaración de impacto ambiental, hay que aprobar el estudio informativo después de la exposición pública, hay que aprobar el proyecto de construcción, hay que licitar la obra y hay que iniciar y terminar la obra. Por tanto, tanto el Gobierno del Partido Socialista como el Gobierno del Partido Popular en esta clase de actuaciones siempre han cumplido los plazos. Estamos de acuerdo en que es un clamor social de la provincia de Castellón. Yo creo que el consenso lo ha roto usted en este momento aquí en esta Comisión, porque en la Diputación provincial de Castellón se aprobó una moción que nada tiene que ver ni se asemeja a la que ha presentado en el Congreso de los Diputados, en esta Comisión. Por tanto, no hable de consenso porque lo que votaron sus compañeros en la Diputación de Castellón y en muchos ayuntamientos nada tiene que ver con lo que aquí ha presentado.

Lo que usted pretende no es que se solucionen los problemas de la N-340; lo que usted pretende es erosionar en todo lo posible al Gobierno y, sobre todo, involucrar a una persona, como es el presidente provincial de Castellón que ha dejado su piel para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos de Castellón. Lo que está claro es que en su proposición no de ley no ha pedido ninguna consignación presupuestaria, se ha dedicado en tres apartados a hablar de la A-7 y en el primero de la N-340. Por tanto, para que una obra tenga una consignación en presupuestos se necesita un proyecto como soporte documental, y hasta que no se tenga el proyecto no podemos incluir una consignación presupuestaria. Sí hay una consignación de 368.000 euros que conlleva estudio informativo, exposición pública y declaración de impacto ambiental. Es un procedimiento que nosotros estamos apoyando desde el Grupo Parlamentario Popular y por eso hemos presentado una enmienda.

Me gustaría decirle dos cosas respecto a la A-7. En el punto número 2 usted pide que se liberalice el peaje en aquellos tramos donde se ejecuten obras en la N-340. Cuando se inicien las obras sería el momento de plantearlo. El Grupo Parlamentario Popular va a pedirle en su momento a la Dirección General de Carreteras que se acoja a los supuestos de aplicación del artículo 29 de la Ley 25/1988 en la redacción dada al mismo por el Real Decreto-ley 11/2001. Ese sería el momento de pedir que se liberalicen tramos de peaje porque las obras de construcción del desdoblamiento de la 340 dificultan la utilización de esta vía. ¿Por qué hemos presentado la enmienda de sustitución a su proposición no de ley? Ni por demagogia ni por quedar bien ni por fanfarronería, sino por responsabilidad política. Si queremos conseguir que se desdoble la N-340 a su paso por la provincia de Castellón tenemos que continuar con el procedimiento reglado. El estudio informativo se está haciendo ahora por los técnicos del Ministerio de Fomento. Tenemos que continuar después con la exposición pública para que entidades, ayuntamientos, grupos ecologistas, personas físicas o jurídicas puedan aportar y alegar lo que consideren oportuno a los trazados que se acuerden. A continuación tenemos que hacer la declaración de impacto ambiental y posteriormente la redacción de los proyectos técnicos. Si el Grupo Parlamentario Socialista tiene alguna varita mágica para que se acorten los plazos, el Grupo Parlamentario Popular apoyaría cualquier iniciativa suya que pueda acortar los plazos para conseguir que se solucionen, como usted decía, los problemas del desdoblamiento de la N-340. Señor Edo, nosotros estamos dispuestos al diálogo cuando se hacen propuestas coherentes, pero en este caso usted ha buscado la propaganda, el quedar bien y el intentar erosionar al Gobierno. Seguiremos defendiendo nuestras inquietudes y apoyando todas las iniciativas que redunden en beneficio de los ciudadanos de Castellón.

Acuérdese de que ni el Partido Socialista —cuando era Gobierno— ni nosotros —que también hay que reconocer que hemos sufrido algún retraso en acometer esta importante obra— hicimos casi nada en la N-340. Ahora es el momento de pasar página y de sumarnos todos a empujar, como decía antes, para que este proyecto se lleve a cabo. En la proposición de ley figura, por ejemplo, pedir el rescate de la autopista cuando en este caso es inviable, cuando no sólo es la liberalización del peaje de la A-7 sino de todas las autopistas de España, lo que supondría una inversión multimillonaria que el Estado no puede acometer en este momento.

En resumen, señor presidente, antes de que me llame la atención, quiero decir al señor Edo que si quiere demostrar que hay buena voluntad por parte del Grupo Socialista en apoyar esta iniciativa sería bueno que apoyara la enmienda que nosotros hemos presentado, y en el supuesto de que usted no la apoye nosotros votaremos en contra de toda su proposición no de ley porque consideramos que nada tiene que ver con el procedimiento reglado que se tiene que seguir para la construcción de esta importante vía.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, tiene la palabra para que nos manifieste si está o no de acuerdo con la enmienda.

El señor **EDO GIL**: Señor presidente, voy a fijar posición...

El señor **PRESIDENTE**: No. Ya ha fijado posición antes. Basta con que nos diga si acepta o no.

El señor **EDO GIL**: Si la presenta como adición se la admitiríamos.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Edo, como todavía falta un tiempo para que termine de desarrollarse completa la sesión puede usted entablar diálogo con el Grupo Popular.

El señor **EDO GIL**: Son dos temas. Si se presenta como adición la admitiríamos y el punto 1 es incuestionable porque es idéntico al que se votó en la Diputación de Castellón.

El señor **PRESIDENTE**: Al final de la sesión nos comunicará si va a aceptar o no la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías antes de entrar en el último punto del orden del día, advierto a los portavoces que una vez terminado el debate del último punto suspenderemos la Sesión por un par de minutos y procederemos inmediatamente a la votación. En ese par de minutos queda convocada la Mesa y portavoces de la Comisión para tratar un tema que durará ese tiempo exclusivamente.

— **RELATIVA A LA MEJORA DE LA SEGURIDAD EN LA RED CONVENCIONAL FERROVIARIA: TRAMO ALMERÍA-LINARES-BAEZA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA. (Número de expediente 161/002256)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al debate de la proposición no de ley relativa a la mejora de la seguridad en la red convencional ferroviaria: tramo Almería-Linares-Baeza, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, señorías, de una u otra forma no es la primera vez que este tema viene a la Comisión de Infraestructuras. Se trata de una iniciativa de una extraordinaria importancia no solamente para Almería, para los viajeros que se desplazan desde Almería a Madrid en ferrocarril, sino para todos aquellos ciudadanos de las provincias que se encuentran a lo largo de esta línea.

El Libro Blanco de la Unión Europea establece como una de sus prioridades la necesidad de que los países que componen la Unión Europea hagan política de reequilibrio entre los distintos modos de transporte, poniendo especial énfasis en la necesidad del reequilibrio entre el transporte ferroviario y el transporte por carretera. En ese sentido marca dos claros objetivos, como son la conversión del ferrocarril en un modo competitivo con la carretera y la integración del ferrocarril en el mercado interior. Para conseguir estos objetivos, el mismo Libro Blanco aconseja que los países constituyentes de la Unión Europea promuevan medidas en el siguiente sentido: mejora de las infraestructuras ferroviarias, tanto en capacidad como en velocidad, modernización de los servicios ferroviarios en frecuencia, calidad y fiabilidad, establecimiento de un alto nivel de seguridad ferroviaria y separación entre la gestión de las infraestructuras y la prestación de servicios del transporte. El ministro de Fomento, señor Álvarez-Cascos, en su comparecencia del 15 de junio de 2000 ante esta Comisión para exponer cuáles iban a ser durante la legislatura, que ya está tocando a su final, los objetivos del Ministerio de Fomento en cuanto al transporte ferroviario decía textualmente: Seguridad, calidad y modernidad son tres valores inseparables pero diferenciables a la hora de perfilar un programa general de infraestructuras al servicio del interés general de los españoles. Y continuaba: La seguridad como un fin y no como una consecuencia presidirá cualquier iniciativa de las muchas que contienen este programa de actuación. Se estaba refiriendo al mal llamado programa de infraestructuras 2000-2007. A lo largo de estos cuatro años el señor ministro de Fomento ha hablado con bastante frecuencia de la alta velocidad, que por cierto todavía no se ha visto tal

y como estaba programada, pero se ha olvidado en todas sus comparecencias, en todas las iniciativas que han partido del Gobierno, de la red convencional. Solamente se ha venido al Congreso a iniciativas de la oposición cuando ha habido accidentes en la red convencional.

Hace aproximadamente dos años exactamente en septiembre de 2001, también en esta Comisión debatíamos una proposición no de ley sobre el servicio que se prestaba en la línea Almería-Madrid. En aquel momento este diputado que les habla ponía de manifiesto que uno de los problemas más importantes para la falta de calidad en este servicio eran las deficiencias en las infraestructuras, y se resaltaba que en un trayecto de 560 kilómetros se tarda siete horas, es decir, señorías, una media de velocidad de 80 kilómetros/hora. El ministro habla permanentemente de la alta velocidad, de los 350 kilómetros por hora de la línea Madrid-Barcelona, que ahora se han quedado en 200, y nunca habla de los 80 kilómetros/hora que tarda el tren que hace el recorrido entre Almería y Madrid. Pero es todavía más grave: en esta deficiente infraestructura hay que resaltar que en más de cien kilómetros la velocidad es inferior a los 80 kilómetros/hora y hay puntos con unas extraordinarias limitaciones de velocidad. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Contreras. Señorías, ruego silencio, porque no hay manera de enterarse. Yo no consigo enterarme de si hay 500 kilómetros o 500 horas. En relación con lo que está diciendo el señor Contreras, es importante que el ponente lo escuche.

Siga, señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, si me da otra vez el tiempo, no tengo inconveniente en repetirlo desde el principio, si no me va a cortar. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Contreras, puede usted disponer de su tiempo, pero no duplicado.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Gracias.

Estaba diciendo que hay puntos con muy fuertes limitaciones de velocidad, por ejemplo, en Gador, 60 kilómetros/hora; Gador-Santa Fe, 50 kilómetros/hora; Doña María-Abla, 60 kilómetros/hora; Alamedilla, 60 kilómetros/hora; Begíjar-Linares, 50 kilómetros/hora. Y así podría continuar, pero creo que esto ya es una muestra significativa de cuál es el estado actual de la vía.

En un debate que se produjo el 20 de febrero de 2002, el señor Matarí nos decía: También, dentro del programa de alta velocidad —porque siempre se habla de la 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. Esto, como he dicho anteriormente, se afirmaba el 20 de febrero de 2002. Sin embargo, el Ministerio de Fomento se niega hasta ahora a contemplar en su Plan de infraestructuras 2000-2007 la conexión a alta velocidad entre Almería y Granada, y de las mejoras que hace dos años nos anunciaba el señor Matarí en la línea convencional sabemos que se están haciendo pequeñas actuaciones, pero no aquellas de envergadura que realmente mejorarían esta línea.

El Grupo Socialista presentó el 17 de junio de 2003 una moción, consecuencia de una interpelación, en la que se proponía una serie de medidas que nosotros entendíamos imprescindibles para mejorar la seguridad del transporte ferroviario, y entre ellas solamente citaré unas pocas por razones de tiempo, pero creo que son imprescindibles. Hablábamos de la necesidad de transformación de los pasos a nivel clasificados como A en la orden ministerial de Fomento 15607/2001 en clase B; la necesidad de una programación temporal y económica para la supresión de los 761 pasos a nivel existentes en la red ferroviaria española, que superan los 1.500 de momento de circulación; la supresión del bloqueo telefónico en toda la red y la elaboración de un estudio sobre el estado de la red ferroviaria convencional, haciendo hincapié en el estudio y medidas de seguridad en túneles y puentes.

Señorías, el tramo Almería-Linares está dentro de la red transeuropea de transporte de mercancías por ferrocarril. Por tanto, la inversión que se haga en mejora y seguridad de esta línea será una inversión de futuro, y eso es lo que pedimos desde el Grupo Socialista, que se invierta en la modernización real de la línea, que no se siga tardando siete horas en recorrer 560 kilómetros. Tampoco pedimos que sean las tres horas y media de la alta velocidad que nos tiene prometida el señor ministro, pero sí que sean cinco horas. Para esa mejora en el tiempo de recorrido —voy terminando ya, señor presidente— y en las medidas de seguridad hemos presentado una autoenmienda a lo que planteamos inicialmente, y espero que no sea descalificada la proposición no de ley por intentar mejorar la propuesta del Grupo Socialista, en la que proponemos que se electrifique el tramo de red ferroviaria convencional existente entre Huéneja y Linares-Baeza; que haya una programación temporal y económica para la supresión, en un plazo máximo de tres años, de los pasos a nivel existentes en la línea Linares-Almería que no cumplan con la legislación vigente; que se elabore, en un plazo de un año, un estudio sobre el estado y la seguridad en puentes y túneles del tramo de línea férrea Linares-Almería, y que se proceda a la reestructuración de aquellos tramos de vía que tienen deficiencias estructurales que no permiten velocidades superiores a 80 kilómetros por hora.

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

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Iba a decir que iba a ser breve, pero la autoenmienda que presentó ayer tarde el señor Contreras, no sé si para conmemorar el segundo aniversario de la misma proposición que se debatió el 26 de septiembre de hace dos años, me obligará a ser un poco más extenso.

No sé si el señor Contreras, como le decía, ha querido celebrar este segundo aniversario presentando la misma proposición que ya debatimos hace dos años, y justamente hoy se ha referido a ello diciendo que de una u otra forma no es la primera vez. La primera no, es la cuarta o quinta vez, pero para eso estamos, y encantado de poder contestar al señor Contreras. Ya tuve ocasión hace dos años de explicarle que la electrificación del tramo de la red ferroviaria entre Huéneja y Linares-Baeza en cualquier caso no sirve para mejorar los tiempos de viaje entre Almería y Madrid. No sé quién le asesora a usted o si es usted experto en electrificación ferroviaria, lo que sí va a conseguir es que lo seamos usted y yo al terminar la legislatura, pero le reitero lo que le dije hace dos años y además hoy le voy a añadir algunas consideraciones técnicas sobre criterios para electrificar una línea que espero que nos sean de utilidad a los dos para incrementar nuestros conocimientos sobre este asunto. **(El señor vicepresidente, Torres Sahuquillo, ocupa la presidencia.)**

Señor Contreras, la ventaja más significativa de la electrificación de una línea deriva de la mayor potencia de las locomotoras eléctricas, entre 4.475 y 7.350 kilovatios, frente a las locomotoras diésel, entre 2.940 y 4.475 kilovatios. Esta ventaja sólo se manifiesta cuando existe un volumen muy significativo de tráfico de mercancías, dado el aumento de las toneladas remolcadas por vehículos motor, lo que se traduce en una reducción del coste unitario de la tonelada remolcada. Sin embargo, en el transporte de viajeros esta ventaja, señor Contreras, es insignificante, por cuanto las toneladas a transportar son muy inferiores a las de los transportes de mercancías. Por el contrario, la electrificación presenta los siguientes inconvenientes: necesidad de inversiones costosas para la infraestructura; gran coste de la infraestructura electrificada; necesidad de una modificación fundamental del sistema de señales para garantizar la compatibilidad con la tracción eléctrica y posible gasto para la reconstrucción de los túneles y puentes con el fin de cumplir el gálibo necesario. En general puede decirse que en toda línea ferroviaria existe un volumen crítico de transporte de mercancías a partir del cual la tracción eléctrica empieza a ser técnica y económicamente viable. Por debajo de ese volumen crítico, la electrificación no aporta ventajas significativas en ningún parámetro de la explotación y, por contra, encarece significativamente tanto el coste de la infraestructura como el de su

mantenimiento. En todo caso, señor Contreras, la electrificación —y esto es muy importante— no aporta ningún suplemento de seguridad a la explotación de la línea. **(Rumores.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Torres Sahuquillo): Un momento, señor Matarí, por favor.

Señorías, por favor, guarden silencio, porque es muy difícil oír a quien interviene. Les ruego, por favor, que guarden silencio.

Señor Matarí, adelante.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: En todo caso, como decía —y esto es muy importante—, la electrificación no aporta ningún suplemento de seguridad a la explotación de la línea. Son igualmente seguras las líneas con tracción eléctrica que las líneas con tracción diésel.

Desde el punto de vista de la velocidad, señor Contreras, hasta 200 kilómetros/hora son compatibles la tracción diésel y la tracción eléctrica, y sólo para velocidades superiores se justifica la utilización de tracción eléctrica. Los criterios utilizados en RENFE para la electrificación de la línea guardan relación con los siguientes parámetros: número de circulaciones/día; toneladas brutas remolcadas diarias por kilómetros; características del tramo, longitud, rampa; distancia entre los puntos de acometida a la red eléctrica y las subestaciones de tracción; coste kilovatio/hora; coste del gasóleo, etcétera. A partir de estos parámetros, la decisión de electrificar o no una línea se hace sobre la base de la rentabilidad social y la rentabilidad económica.

Señor Contreras, usted ha añadido en su autoenmienda, presentada ayer por la tarde, propuestas de actuaciones que ya están en marcha. En los presupuestos para 2004 que ayer presentó el Gobierno del Partido Popular se contiene un importante incremento en las partidas destinadas a mantenimiento de infraestructuras ferroviarias en la provincia de Almería: 4.600.000 euros frente a 1.320.000 euros de este ejercicio 2003. En cuanto a los pasos a nivel, el ministerio está actuando y también se recogen partidas presupuestarias, pero no estaría mal, por cierto, que usted les dijera a sus compañeros del Consejo de Gobierno de la Junta de Andalucía que contesten de una vez a la propuesta hecha por el Ministerio de Fomento para firmar un convenio para la supresión de pasos a nivel. En estos momentos no hay convenio, ¿sabe por qué? Porque la Junta de Andalucía no quiere firmarlo. Sabe que hay una oferta del ministro de Fomento —se ha puesto en práctica en algunas comunidades autónomas— para que se firmen convenios con todas las comunidades autónomas para acometer la supresión de pasos a nivel. Desde entonces el ministerio está esperando una contestación de la Junta de Andalucía.

Dicho todo esto —voy concluyendo, señor presidente—, señor Contreras, tengo que reiterar, una vez más,

porque usted también ha sacado a colación este asunto, que el Gobierno del Partido Popular, corrigiendo, eso sí, las decisiones de los gobiernos socialistas, decidió en junio de 2000, después de ganar por amplia mayoría las elecciones de marzo de ese año, apostar por la alta velocidad también para Almería. Por eso, el esfuerzo inversor más importante, pero no único, hay que hacerlo en la línea de alta velocidad. Usted propugna la electrificación de la red convencional, y nosotros el mantenimiento y mejora de la red convencional y en alta velocidad. Por eso, señor Contreras, el Plan de infraestructuras 2000-2007 contempla en su programa de alta velocidad la conexión entre Madrid y Almería a través de la línea de alta velocidad Madrid-Castilla-La Mancha-Comunidad Valenciana-Región de Murcia y Murcia-Almería, reduciendo el tiempo de viaje entre Madrid y Almería de las seis horas con cuarenta y cinco minutos actuales no a tres horas y media como usted dice sino a tres horas. Esta línea, señor Contreras, se está haciendo. ¿Sabe usted cuál es la inversión prevista en los presupuestos del año que viene para esta línea Madrid-Almería? Aunque sé que usted lo sabe, como no lo va a decir, se lo voy a decir yo: 366 millones de euros, es decir, 61.000 millones de pesetas se van a invertir durante el ejercicio 2004 para la línea Almería-Madrid. En el tramo concreto Almería-Murcia, 4,6 millones de euros, lo que quiere decir que el año que viene se van a licitar proyectos y obras en el tramo Murcia-Almería. **(El señor presidente ocupa la presidencia.)**

Por cierto, hace dos días, el lunes, la consejera de Fomento de la Junta de Andalucía decía en Almería que el AVE podía estar para el año 2007, siempre que Fomento recupere el tiempo perdido. Yo le digo, señor Contreras, para terminar, que en estos momentos estamos dedicados a eso, a recuperar el tiempo perdido, pero el tiempo perdido por los retrasos acumulados por los planes de infraestructuras diseñados por los gobiernos socialistas, en los que Almería nunca aparecía en los mapas. Esto no es retórica, es verdad. En este mapa que le muestro del Plan de infraestructuras del Partido Socialista 1993-2007, Almería está en este círculo y la alta velocidad se queda en Murcia, pero en los planes de infraestructuras del Gobierno del Partido Popular la alta velocidad llega hasta Almería. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, ruego silencio. Señor Matarí, le ruego que concluya.

El señor **MATARÍ SÁEZ**: Señor Contreras, con la alta velocidad Almería va a estar conectada con Madrid en tres horas. Al mismo tiempo, y dentro del mismo Plan de infraestructuras, hay un plan de mejora de la red convencional que prevé actuaciones en la línea convencional Linares-Madrid, que es lo que hoy estaba pidiendo el señor Contreras.

El señor **PRESIDENTE**: Terminado el debate, se suspende la sesión durante un minuto. Pasado ese tiempo, procederemos a las votaciones. **(Pausa.)**

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, solicito votación separada del punto 1 de la proposición no de ley que lleva el número 10.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, les ruego que cuando se refieran a los números sigan el orden original.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Es el número original. Pedimos votación separada del punto 1 del número 10. Los otros tres los votamos conjuntamente.

El señor **PRESIDENTE**: Votación separada del punto 1.

Tiene la palabra el señor Contreras.

El señor **CONTRERAS PÉREZ**: Señor presidente, quiero anunciar dos sustituciones: don Víctor Morlán Gracia por doña Amparo Valcarce y doña Ludivina García Arias por don Celestino Suárez. Lo digo a efectos de votación.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias.

Tiene la palabra el señor Edo.

El señor **EDO GIL**: Desde mi grupo agradecemos la postura de Convergència i Unió, pero tengo que decir que hemos llegado a un Acuerdo con el Grupo Popular. En el punto 1 se añadirá la enmienda que presentaba el Partido Popular como puntos 5 y 6 y en el punto 1 habrá unas modificaciones, pero explicará la transaccional el señor Ortiz, si lo cree conveniente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Quiere decir eso, señor Edo, que los puntos 2, 3 y 4 se eliminan de la proposición?

El señor **EDO GIL**: No señor presidente, se mantienen, sólo que hemos llegado al acuerdo de pedir la votación por separado. Se convertirán en seis puntos, a petición del Grupo Popular, por eso he dado las gracias al señor Sedó. Votaremos punto por punto, si lo cree conveniente la presidencia.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, yo tendré que variar mi votación por cuanto creo que, si se aceptan enmiendas, no se puede votar por puntos. Así funciona el Pleno.

El señor **PRESIDENTE**: El señor letrado dice que no hay obstáculo en votar punto por punto si se solicita. Lo que ocurre es que hay que solicitarlo.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Para mí no es problema.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo, señor Sedó. Señor Ortiz.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Señor presidente, confirmo el acuerdo a que hemos llegado el Grupo Parlamentario Socialista y el Grupo Parlamentario Popular respecto a una enmienda transaccional que se refiere al punto 1 de la proposición no de ley y cuyo texto haré llegar a la presidencia para que en el momento de su votación se pueda proceder a su lectura. Nosotros pediremos votación separada del punto 1, los puntos 2, 3 y 4 de la proposición original se podrán votar conjuntamente y después pediremos, si así lo considera oportuno el grupo proponente, votar los puntos 1 y 2 de la enmienda de modificación que ha presentado el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **PRESIDENTE**: De acuerdo. Señor Edo ¿da su conformidad a este procedimiento?

El señor **EDO GIL**: Sí, estoy de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Como saben SS.SS., con la proposición número 10 se votará un punto 1 transaccional, los puntos 2, 3 y 4 antiguos se votarán conjuntamente y los puntos 5 y 6, que obedecen a la enmienda del Grupo Popular, como puntos 5 y 6 incorporados a la enmienda.

Iniciamos las votaciones. Proposición número 1, relativa a la paralización de los proyectos de infraestructura viaria en el entorno de Alicante y Elche (segunda circunvalación de Alicante, Camino de Castilla, Circunvalación este de Elche), para su modificación y exposición como libres de peajes, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 2, para que se restituya la venta de billetes en la estación de Ulldecona (Tarragona), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 3, relativa a la elaboración de un proyecto de limpieza de los lodos de los fondos marinos de la ría de Ferrol, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 4, relativa a la privatización de la Empresa Nacional de Autopistas (ENA), de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 5, sobre la autovía León-Astorga, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 6, relativa al establecimiento de una zona de especial protección en Canarias, así como medidas de ordenación de la navegación en dicha zona, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 14; en contra, 22.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 7, relativa a la travesía del barrio de Bellavista, en Sevilla, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 8, relativa a la adopción de medidas específicas de protección en el área del mar Mediterráneo de competencia del Estado dentro del Plan Nacional de Salvamento Marítimo, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 9, relativa a la intromisión del Capitán Marítimo de A Coruña, señor Serafín Díaz, en el ejercicio de las funciones propias de la Inspección Marítima impidiendo la inspección del buque *Histria Emerald*, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 10, sobre ejecución de las actuaciones pendientes en la carretera N-340 a su paso por la provincia de Castellón, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista. En esta proposición se votará un punto 1 transaccional que dice: que el Ministerio de Fomento continúe de forma urgente las actuaciones pendientes en la N-340 a su paso por la provincia de Castellón para conseguir el desdoblamiento a cuatro carriles entre Castellón y Oropesa y las variantes de Alquerías, Benicasim, Oropesa, Ribera de Gabanes, Torreblanca, Alcalá de Chivert, Benicarló, Vinaroz y acceso a Peñíscola. Votaremos en primer lugar este punto transaccional.

Efectuada la votación, dijo

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

A continuación votamos los puntos 2, 3 y 4 de la primitiva proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados.

A continuación votamos los puntos nuevos 5 y 6, que se incorporan a través de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Efectuada la votación, dijo

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados por unanimidad.

Proposición número 11, relativa a la mejora de la seguridad en la red convencional ferroviaria, tramo Almería-Linares-Baeza, de la que es autor el Grupo Parlamentario Socialista.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Proposición número 12, por la que se insta al Gobierno a impulsar las acciones necesarias para ampliar el servicio ferroviario de la estación de Ulldecona (Tarragona) y restituir la venta de billetes en esa estación.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

Nota.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del miércoles, 1 de octubre de 2003, no guarda la 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**

