



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1991

IV Legislatura

Núm. 206

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 32

celebrada el martes, 12 de febrero de 1991

Página

ORDEN DEL DIA

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a la cesión a la ciudad de Cádiz de los terrenos desocupados de Astilleros Españoles, S. A. (AESAs), con la finalidad de desarrollar en los mismos usos destinados a la creación de empleo y mejoras estructurales en la Bahía. Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 63) (número de expediente 161/000098) 6146
- Por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de tres meses, remita una nueva ley de protección del ambiente atmosférico, que modifique la Ley 38/1972, de 22 de diciembre y adopte diversas medidas en relación con la zona de Cartagena. Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 66) (número de expediente 161/000105) 6147
- Por la que se insta al Gobierno a que amplíe el plazo de información pública, al menos durante tres meses, del anteproyecto de autopista Alicante-Cartagena, así como que realice el trámite de partici-

	Página
pación pública y la coordinación de los ayuntamientos de los municipios afectados. Grupo Parlamentario del CDS («B. O. C. G.», Serie D, número 88, de 11-9-90) (número de expediente 161/000125)	6152
— Por la que se insta al Gobierno para que se habilite el tramo de la autopista A-7, entre los enlaces de Altea y Calpe, como vía alternativa a la Carretera Nacional 332 mientras duren las obras que la mantienen cortada en el mismo tramo. Grupo Parlamentario del CDS («B. O. C. G.», Serie D, número 117, de 8-11-90) (número de expediente 161/000141)	6155
— Por la que se insta al Gobierno a que reconsidere su decisión y acuerde efectuar los trabajos de gran carena del submarino S-62, de la serie 60, DAFNE, en la factoría de Cartagena, de la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares. Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 120) (número de expediente 161/000151)	6156
— Relativa a la modificación de la curva de «As Galanas», en la Carretera Nacional 550 de La Coruña a Tuy. Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 137, de 22-12-90) (número de expediente 161/000159)	6159

Se abre la sesión a las doce y cinco minutos del mediodía.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CESION A LA CIUDAD DE CADIZ DE LOS TERRENOS DESOCUPADOS DE ASTILLEROS ESPAÑOLES, S. A. (AES A), CON LA FINALIDAD DE DESARROLLAR EN LOS MISMOS USOS DESTINADOS A LA CREACION DE EMPLEO Y MEJORAS ESTRUCTURALES EN LA BAHIA (G. P. IU-IC) (Número de expediente 161/000098)**

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, comenzamos la sesión de la Comisión de Industria con el primer punto del orden del día: Proposición no de Ley por la que se insta al Gobierno a la cesión a la ciudad de Cádiz de los terrenos desocupados de Astilleros Españoles Sociedad Anónima (AES A), con la finalidad de desarrollar en los mismos usos destinados a la creación de empleo y mejoras estructurales en la bahía, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, para cuya defensa tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Para que ustedes tengan idea de la importancia que puede representar para la ciudad de Cádiz la aprobación de una proposición no de ley como la presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, les diré que esta ciudad, que cuenta con la mayor densidad de habitantes de toda España y que, además, tan sólo tiene diez kilómetros cuadrados de término municipal, vive una situación realmente angustiosa en muchos sentidos; angustiosa en cuanto a su déficit de equipamientos, angustiosa en lo que se refiere a la escasez de viviendas y angustiosa por una progresiva pérdida de empleos, que tiene su origen en el momento en que se produjo la reconversión de Astilleros.

Por consiguiente, para la ciudad de Cádiz sería muy importante que un suelo de más de veinte hectáreas, que durante más de un siglo ha sido el principal soporte de empleo en esa ciudad y que ha significado una gran repercusión social, sería de una enorme trascendencia, repito, que ese suelo tuviera otros contenidos de uso, en cualquier caso que significara un contenedor relevante de los mayores déficit sociales que actualmente tiene la ciudad de Cádiz. Por ello, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, en todos los ámbitos de actuación institucional, en el terreno municipal, en el autonómico y aquí en el Congreso de los Diputados, ha mantenido una postura de oposición radical al planteamiento que en un momento dado ha hecho Astilleros Españoles, empresa vinculada al INI, de vender el suelo de Astilleros de Cádiz para una operación bastante vulgar, especulativa.

El año pasado, Astilleros Españoles intentó la venta de ese suelo a Dragados y Construcciones para hacer allí una mera operación residencial; tal y como lo planteaban las dos empresas, Astilleros y Dragados y Construcciones, era una operación residencial destinada a clases medias y altas, una operación de alto «standing», la «city» del siglo XXI, según decían continuamente dichas empresas.

Teniendo en cuenta que Cádiz soporta un problema grandísimo de vivienda destinada a la clase baja y, a lo sumo, de viviendas para la clase media, nos parecía un desaprovechamiento importante que un suelo público del interés social que he señalado se dilapidara en una operación de esta naturaleza. Es más, el intento de venta que ha desarrollado AES A ante Dragados y Construcciones se encuentra hoy en día con una grave dificultad: al ser estos suelos de relleno, podemos decir —éste es el planteamiento que sostiene Izquierda Unida— que incluso es imposible su venta, porque según nuestra interpretación de la Ley de Costas sería suelo de dominio público cuya venta es imposible a cualquier empresa; sería suelo que solamente podría ser cedido por la Administración a algún ente municipal o de otra naturaleza, pero en cualquier caso público y durante un determinado número de años.

Izquierda Unida está dispuesta a llegar a las instancias que sea necesario, jurídicas en su caso, para defender esta tesis. Nosotros estimamos que no sería deseable que esta cuestión se solventara en el terreno jurídico y discutir sobre si el terreno es de dominio público o no lo es; más bien pensamos que lo ideal sería solventarlo en el terreno estrictamente político, que políticamente se asumiera la necesidad y la urgencia que tendría la ciudad de Cádiz de que se le cedieran estos terrenos para realizar una operación de este tipo. Una operación en la que se recuperaran algunos de los empleos que se han perdido en Astilleros, no todos, porque evidentemente su totalidad será difícilmente recuperable; que se recupere terreno en Cádiz para conseguir equipamientos como puede ser la universidad, porque hay muchas facultades que podrían quedarse en Cádiz, o para promover determinadas viviendas públicas con las que se pueda solventar gran parte de las necesidades que existen hoy en aquella ciudad en las clases con ventas más bajas.

Por la importancia que tiene esta propuesta por todos los conceptos que les he expuesto anteriormente, solicito el voto favorable para esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo Popular tiene la palabra doña Teófila Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, estamos de acuerdo con Izquierda Unida en que se trata de unos terrenos que han estado durante mucho tiempo ociosos, pero creemos que durante varios años el Ayuntamiento ha perdido la oportunidad de tomar decisiones, y ahora sería innecesario pedir aquí, en el Congreso, a través de una proposición de ley, que el INI cediera esos terrenos al Ayuntamiento.

No estoy de acuerdo con Izquierda Unida en que vaya a haber una operación especulativa, ya que el ayuntamiento, una vez que tenga esos terrenos deberá darles un uso, adjudicándolos o subastándolos entre empresas que desarrollen urbanísticamente el suelo, puesto que en la zona de Cádiz el ayuntamiento ha demostrado sucesivamente que no tiene capacidad de gestión para dotar a la ciudad de lo que tanto necesita.

Por tanto, aun estando de acuerdo en que el INI debe ceder esos terrenos, tenemos motivos distintos. Porque el INI y el Gobierno no se han preocupado nunca de equilibrar el grave daño que han ocasionado a la ciudad de Cádiz con la pérdida paulatina de puestos de trabajo. Por eso no estaría de más que el Gobierno y el INI, en esta ocasión, cedieran esos terrenos para compensar de alguna forma a los ciudadanos de Cádiz del grave deterioro, en cuestión de empleo, que viene sufriendo esta ciudad día tras día.

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

El señor **CUEVAS DELGADO**: Señor Presidente, la verdad es que si no fuera porque estamos ya acostumbrados

a iniciativas de este tipo por parte de Izquierda Unida, esta proposición a nuestro Grupo le merecería el calificativo de sorprendente; sorprendente porque nace de un problema derivado de la reconversión industrial en la que se ponen a resolver el problema varias administraciones, y entre ellas el Ayuntamiento de la ciudad de Cádiz, que tendrá que admitirme el señor Diputado que es el representante de los intereses de dicha ciudad. Hay un acuerdo firmado, al que se opuso Izquierda Unida —es cierto—, votando en contra en el Pleno del Ayuntamiento, pero no deja de ser sólo la oposición de Izquierda Unida. La verdad es que todas las administraciones han estado de acuerdo en desarrollar el concierto urbanístico sobre el uso de esos terrenos.

Tampoco se puede hablar —porque sería una posición de desconocimiento que yo no le presupongo al señor Diputado de Izquierda Unida— de 300.000 metros cuadrados en líneas generales como algo carente de sentido, puesto que hay diversas zonas y distintos regímenes de propiedad, unas son cesiones y otras son propiedad de AESA. En consecuencia, el Ayuntamiento, en ese convenio acordado por la Junta de las obras del puerto de Cádiz, el propio AESA y la Junta de Andalucía, que presta su colaboración para el desarrollo posterior, enmarca el ordenamiento urbanístico de toda esa zona.

Yo no entiendo cómo se puede hablar de cesión a la ciudad de Cádiz como si no se cediera nada; cómo se puede hablar de especulación urbanística vulgar —creo que así la ha llamado— en el caso de una posible venta de activos de AESA, que son de su propiedad. La verdad es que nos parece sorprendente que se pueda traer aquí un problema solventado ya en la ciudad de Cádiz, que revierte sobre ella, cuando hay unas previsiones de cesión muy importantes que van a revitalizar una zona que durante mucho tiempo podía haber servido para desarrollo de Cádiz.

Con otras consideraciones, como las que hace en su proposición sobre la incertidumbre que vive la ciudad por su porvenir, evidentemente no estamos de acuerdo. Nos parece que no hay ningún motivo para plantear esto, porque es un problema resuelto. En todo caso, las cosas que queden por resolver o las discrepancias que pueden surgir se tendrán que solventar en el marco del acuerdo al que han llegado todas las partes y las administraciones interesadas en la ciudad de Cádiz.

Por lo tanto, el Grupo Socialista se va a oponer a esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley. (**Pausa.**)

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 14; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que se acaba de debatir.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE, EN EL PLAZO DE TRES MESES, REMITA UNA NUEVA LEY DE PROTECCION DEL AMBIENTE**

ATMOSFERICO, QUE MODIFIQUE LA LEY 38/1972, DE 22 DE DICIEMBRE, Y ADOPTÉ DIVERSAS MEDIDAS EN RELACION CON LA ZONA DE CARTAGENA (G. IU-IC) (Número de expediente 161/000105)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la siguiente proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que, en el plazo de tres meses, remita una nueva ley de protección del ambiente atmosférico que modifique la Ley 38/1972 de 22 de diciembre, y adopte diversas medidas en relación con la zona de Cartagena, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Señor Presidente, izquierda Unida presentó el 24 de mayo de 1990, hace nueve meses, esta proposición no de ley en el Parlamento en función de un hecho conocido sin duda por todas SS. SS., como es el elevado nivel de contaminación atmosférica que sufre la ciudad de Cartagena, pero no es la única en el Estado español porque hay otras. Pero Huelva, Tarragona y fundamentalmente Cartagena creo que están en la desagradable delantera de este tipo de contaminación.

En los tiempos inmediatamente precedentes a la presentación de esta proposición no de ley se habían producido una serie de circunstancias. En primer lugar, una importante manifestación ciudadana en noviembre de 1989 a favor de acabar con este tipo de contaminación atmosférica; un referéndum local que convocó en su día Izquierda Unida, en el que participaron más de 30.000 personas en marzo de 1990, y un informe en la Agencia Regional de Medio Ambiente, que midiendo doce meses completos, entre el 1 de abril de 1987 y el 31 de marzo de 1988, llegaba a una serie de conclusiones. La primera era que había un incumplimiento de esta Ley que se pretende reformar y que se habían excedido los valores límites de emisión de SO₂, al igual que los límites de partículas en suspensión, ya que varias zonas de Cartagena deberían haber sido declaradas como de atmósfera contaminada con arreglo tanto a la Ley de Protección de Medio Ambiente, como al Real decreto 833/1975.

Es cierto que existían en la historia planes contra la contaminación, en concreto el Real decreto 1197 y 2826 del año 1979, e incluso en plan de saneamiento atmosférico para Cartagena en el cuatrienio 1982-1986. Lo cierto es que tanto estos Reales Decretos como este Plan de Saneamiento Atmosférico demostraron la ineficacia de las medidas previstas, tanto por el cumplimiento de las empresas como por la falta de seguimiento de la ejecución de los planes por parte de la propia Administración. Con la Ley vigente, que sólo recoge actuaciones sobre la emisión y no sobre los focos de emisión y la forma de medir este tipo de contaminación atmosférica, exclusivamente a expensas de las medianas sin tener en cuenta las puntas diarias, se podría llegar a la paradójica situación de considerar a Cartagena como ciudad casi legalmente contaminada.

Hay ejemplos de mediciones de esta emisión como los

que se citan en el propio preámbulo de la proposición. En Basterreche, el día 23 de junio de 1989 la media fue de 152 microgramos de anhídrido sulfuroso por milímetro cúbico, mientras que ese mismo día había existido una punta de 846, muy por encima de los 250 permitidos por la legislación europea. En lo Campamo, el día 22 de agosto de 1989, la media fue de 148 microgramos. Ese mismo día hubo una punta de varias horas de 1.036 microgramos, cuando la media permitida, repito, es de 250.

Es cierto que en Cartagena se producen una serie de circunstancias que favorecen esta situación de contaminación atmosférica. Sin duda los Diputados murcianos sobre todo, conocen el llamado efecto aire-sol que junto con la presencia del mar y la especial orografía de la zona condiciona la existencia sobre Cartagena, por la dirección habitual de los vientos, de una especie de capa circular de nubes y de contaminación que no se aclaran normalmente por eso que los técnicos llaman efecto aire-sol, que favorece muchísimo este tipo de contaminación.

Entre mayo de 1990, cuando presentamos la proposición, y ahora, febrero de 1991, nueve meses después, se han producido una serie de hechos que conviene, en nuestra opinión, señalar. Por ejemplo, de mayo a noviembre la situación de contaminación se mantuvo prácticamente igual que he referido anteriormente, con puntas elevadas de anhídrido sulfuroso y medias diarias legales al no superarse estos 250 microgramos. Del 30 de noviembre al 4 de diciembre de 1990 se produjo un episodio grave de contaminación, alcanzándose en la zona de Cartagena medias de 262, 553 y 448, y puntas que llegaron a alcanzar en determinados momentos los 1.400 microgramos de anhídrido sulfuroso. El 9 de diciembre, entre las cero horas y las 10 de la mañana, se alcanzaron puntos de forma continuada de 1.383 microgramos, 908, 612, 1.133 y 904, pero no quiero cansarles con cifras que todas están muy por encima de la media permitida. Las puntas alcanzadas el día 3, entre las cero y las nueve horas (es decir, no son puntas de un ratito, sino de diez y de nueve horas) fueron hasta de 1.827, 1.340, 1.284, y hablo siempre de microgramos por milímetro cúbico.

Durante estos días las Administraciones autonómicas y locales permacecieron en una cierta actitud de pasividad. El día 13 de enero la Comunidad Autónoma tomó la decisión de cerrar tres empresas cercanas a la ciudad: CESA, Peñarroya y CINSA. Este cierre, que intentaba paliar esta situación de grave contaminación, tiene, en nuestra opinión, una serie de contrapartidas, aunque apoyamos que se haya intentado actuar por esa parte. Por ejemplo, el proyecto al que se había comprometido una de las empresas, Peñarroya, que estaba incluso presentado ante el Ministerio de Industria con anterioridad al cierre, prácticamente no se ha modificado, o únicamente se ha modificado en el sentido de que esa empresa, a través de ese cierre, lo que consigue es un aumento sustancial en la cantidad de dinero público para dotarse de esa unidad de sulfuración, cuyo presupuesto ascendía a 3.000 millones, de los cuales la Comunidad Autónoma de Murcia aportaría 1.500. En CESA, los acuerdos alcanzados estaban ya firmados entre la propia empresa y los sindicatos con ante-

rrioridad, siendo los más importantes el traslado de la empresa a un zona más alejada de la ciudad, comprometiéndose la Administración a la recalificación de los terrenos. Lo único novedoso que se ha conseguido con ese plan operativo, que consiste fundamentalmente en el compromiso de las empresas a ponerse a disposición de las Administraciones, procediendo a la parada (y así se reivindica ante episodios contaminantes), es ese aumento en la subvención pública.

Todas estas circunstancias han dado lugar a que en la pasada semana dos de estas empresas tuvieran que parar sus procesos durante cuarenta y ocho horas (hablo de hace quince días escasamente) por orden del propio Ayuntamiento, lo que ha empezado a producir un cierto malestar en la zona, teniendo en cuenta que no son fáciles técnicamente estos procesos de parada inmediata. Es cierto que se ha puesto en marcha la mesa de medio ambiente solicitada por los sindicatos en la propuesta prioritaria, en la que están representados, como ustedes saben, empresa, administración y sindicatos. Se ha producido incluso una denuncia ante la Fiscalía del Tribunal Superior de Justicia de Murcia por parte de Izquierda Unida, en la representación municipal, y de algunas organizaciones vecinales para instar a que la Fiscalía tome cartas en el asunto y ejerza ese ministerio público de defensa de intereses ciudadanos.

El objetivo de esta proposición, señorías (es fácil de entender), no es más que la elaboración de un plan de saneamiento atmosférico global que incluya a las empresas antes citadas y, en el caso de Cartagena, se extienda también a las industrias químicas del Valle de Escombreras, con plazos, financiaciones, planes de cumplimiento, medidas de seguimiento de los planes, etcétera.

En el tenor literal de la proposición no de ley, en la que se hace un preámbulo hablando de la calidad de vida digna para todos los ciudadanos, incluyendo, por supuesto, el saneamiento atmosférico de ciudades que, como la de Cartagena, tienen este alto grado de contaminación del que no creo exista ninguna duda, urgíamos, en un primer punto, a que en el plazo de tres meses se remitiera una nueva ley de protección del medio atmosférico que modificara la ley 38/1972, de 22 de diciembre, para recoger actuaciones concretas de los focos de emisión y no sólo de inmisión, y que se elaborara un sistema de medidas distinto a la mediana, teniendo en cuenta las horas punta de contaminación, que posibilitaran actuaciones específicas más restrictivas sobre este tipo de emisión, que las generadas en zonas como la de Cartagena, que ya he explicado anteriormente que tiene estas características especiales orográficas de dirección tradicional de vientos que configuran este efecto aire-sol.

En el segundo punto instábamos al Gobierno a que abordara a corto plazo las siguientes medidas: un tratamiento especial para las zonas que, como la de Cartagena, necesitan una normativa específica según el propio artículo 3.2 de la vigente ley de 1972, que dice que el Gobierno podrá establecer unos límites de emisión más estrictos que los de carácter general cuando, aún observándose éstos y ponderando debidamente las circunstancias,

se estime que resultan directa y gravemente perjudicados personas o bienes en el área de influencia del foco emisor o se rebasen en los puntos afectados los niveles generales de inmisión.

En un tercer punto se instaba a la elaboración de un plan de medidas obligatorias para el saneamiento del medio atmosférico de Cartagena para su ejecución en el más corto plazo posible en colaboración con las distintas Administraciones, y en el que quede lo más claro posible quién y cómo se financia, quién y cómo se ejecuta, qué comisión de seguimiento se va a hacer del plan, con qué participación, desde nuestro punto de vista con la Administración local, regional, autonómica y estatal y también con la del tejido social a través de los representantes de las organizaciones sociales de las zonas afectadas.

Y en un último punto se dice que en sus previsiones anuales ante los fondos europeos se planteen cuantías suficientes en los próximos años para hacer frente a la contaminación de Cartagena.

Señorías creo que he puesto claro la evidencia de una situación de gravísima contaminación, y no hace falta ser un experto en ninguno de estos temas para percibirla, porque con que cualquiera de SS. SS. vaya un día de turista a Cartagena (por otra parte hecho recomendable, porque tiene muchas cosas bonitas que ver aquella ciudad y aquella zona), percibirán ustedes esa contaminación atmosférica sin necesidad de ningún aparato de medida, eso se nota enseguida, se nota en los ojos, en el sabor metálico que le queda a uno en la boca. Por si esto fuera poco, hay informes de la Consejería de Sanidad de la propia Comunidad autónoma en los que, a través de estudios epidemiológicos, se demuestra un aumento importante, una alta incidencia, una prevalencia muy fuerte en enfermedades respiratorias e incluso (aunque esto es siempre más difícil de precisar) por algún tipo de procesos en relación con el tipo y las características especiales de contaminación en la zona de Cartagena.

Por todo ello, señorías, yo espero de su sensibilidad que voten favorablemente esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean fijar su posición? (**Pausa.**) Por el Grupo del CDS, el señor Martínez-Campillo tiene la palabra.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Simplemente queríamos resaltar dos cuestiones en esta proposición no de ley que presenta Izquierda Unida. Por un lado, que nuestro Grupo en la Comunidad Autónoma de Murcia ha apoyado sin reservas las medidas que adoptó el Consejo de Gobierno de la Comunidad Autónoma en relación con las resoluciones para que las empresas que tenían emisiones más graves las corrigieran de forma inmediata, de forma que esto llegó al cierre, como se ha dicho por el portavoz de Izquierda Unida, de dos de estas empresas. Además, creemos que este cierre temporal ha sido de una gran utilidad para estas empresas y para otras que han visto en sus propias carnes que no podían tener un «toma y daca» con la Administración alargando los plazos que se les iban concediendo sucesivamente para que

corrigieran de forma inmediata las emisiones contaminantes.

Por otro lado, nos parece muy bien el hecho de que se hable de reforma de la Ley de 1972, pero nosotros creemos que esto ya está conseguido en la medida en que se han absorbido todas las directivas de la Comunidad Europea que fijan unos límites exactos, puntuales y bastante certeros en lo que son las emisiones atmosféricas.

Por tanto, no creemos tanto en la necesidad de una nueva ley de protección del ambiente atmosférico cuanto en la aplicación de las directivas de la Comunidad Europea. Creemos más en la ejecución (en ese sentido apoyaríamos la proposición no de ley) de las medidas, tal y como ha hecho el Gobierno de la Comunidad Autónoma de Murcia que en el hecho de redactar una nueva ley, que sería un papel más, puesto que las directivas las suplen perfectamente, ya que son parte del ordenamiento jurídico español.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Sedó, por el Grupo de Convergència i Unió.

El señor **SEDO I MARSAL**: Simplemente dos palabras para decir que a nosotros, desde el punto de vista general que podría tener la temática de protección del ambiente atmosférico, nos parece lógico todo lo que se haga para ir mejorando en este tema.

De todas maneras, a pesar de que la proposición no de ley se concreta a la zona de Cartagena, nuestro apoyo a la misma será desde el punto de vista de la globalidad que pueda llevar el tema de mejorar todo lo que sea la protección del medio ambiente.

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

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Esta iniciativa de Izquierda Unida llega tarde; ve la luz a los nueve meses de su presentación. Por consiguiente, vamos a hablar de cuestiones que en muchos casos han sido ampliamente superadas.

En ella se plantean dos cuestiones. Por un lado, la modificación de la Ley 38 de 1972, de 22 de diciembre, y, por otro, los graves problemas que en materia de contaminación ha venido padeciendo la ciudad de Cartagena.

Con respecto al primer planteamiento, tanto la Ley citada de protección del ambiente atmosférico como los decretos y demás disposiciones concordantes que la desarrollan constituyen, a nuestro juicio, una amplia base normativa para prevenir, vigilar y corregir las situaciones de contaminación atmosférica, cualesquiera que sean las causas que las produzcan, abarcando tanto las inmisiones como las emisiones de contaminantes, estableciendo sus respectivos niveles y definiendo las características y funciones de la red nacional de vigilancia y previsión de la contaminación atmosférica. Asimismo, quedan caracterizadas las zonas de atmósfera contaminada, las situaciones de emergencia y el procedimiento a seguir para su declaración, así como el catálogo de actividades poten-

cialmente contaminadoras de la atmósfera, la localización y funcionamiento de esas actividades potencialmente contaminadoras, etcétera.

Es por ello que todo este abanico, toda esta normativa, al Grupo Popular considera que es suficiente para la lucha contra la contaminación atmosférica y la protección del ambiente atmosférico, si bien es cierto que debe ir adaptándose progresivamente hacia índices y niveles más estrictos, tal y como establecen las normativas y las exigencias de la propia Comunidad Económica Europea.

Por tanto, la base legislativa, que es el primer planteamiento que hace la proposición no de ley de Izquierda Unida, entendemos que es amplia. Otra cosa es la falta de voluntad que muestra el Gobierno para aplicarla en todos sus términos. De ahí que, a veces, no resulta lo eficaz que debiera ser.

Respecto al segundo contenido de la proposición no de ley, la Agencia del Medio Ambiente de la Comunidad Autónoma de Murcia ya adoptó este verano una serie de medidas drásticas tendentes a evitar estos problemas, llegando, incluso al cierre en la zona de Cartagena, de determinadas industrias que presentaban los mayores índices de contaminación. Esta toma de decisión pone de manifiesto que ya se han iniciado algunas medidas. Añade, además, que la legislación actual, la que disponemos, es suficiente para abordar todas estas cuestiones.

Por tanto, lo que corresponde, en cualquier caso, es exigir un más estricto cumplimiento; es exigirle al Gobierno, tanto al Central como al propio de la Comunidad Autónoma, un mayor cumplimiento de la Ley citada anteriormente. Por estas razones consideramos que en estos momentos no es conveniente apoyar la proposición no de ley que nos presenta Izquierda Unida.

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

El señor **ALONSO CONESA**: En primer lugar, quiero agradecer al Diputado señor Vázquez el final de su intervención por la defensa que ha hecho de aquella ciudad en la que he tenido el honor y la suerte de haber nacido. Me van a permitir SS. SS., antes de poner de manifiesto las contradicciones no del señor Vázquez, sino de su Grupo político en este tema, a lo largo de todo el devenir, y devenir triste que es padecer la contaminación en una ciudad industrial como Cartagena a lo largo del tiempo que diga las medidas que se están adoptando.

Quisiera posicionar claramente el planteamiento del Grupo Parlamentario Socialista en cuanto a ser los primeros en defender la calidad medioambiental no sólo del municipio de Cartagena, sino de todos los municipios que padecen la contaminación por procesos industriales similares al que sufre la ciudad de Cartagena. Me van a permitir que fije y defienda las posiciones que los socialistas que gobiernan la región de Murcia y los socialistas que gobiernan la nación están desarrollando para paliar esta situación que precisa de medidas tajantes y urgentes, como las que, repito, está tomando el Gobierno de la nación y

el Gobierno de la región con la legislación vigente actualmente.

En la proposición no de ley hemos encontrado una serie de contradicciones que ponen de manifiesto las actuaciones concretas que desarrolla Izquierda Unida respecto de este problema.

Por un lado, el Grupo de Izquierda Unida pide una nueva ley que sustituya a la 38/1972 de 22 de diciembre. Por otro lado, en la misma argumentación de esta proposición, solicita el desarrollo de esa ley, y concluye su propuesta planteando una serie de medidas que saneen el medio ambiente de Cartagena. Este Grupo Parlamentario argumenta el incumplimiento de la ley en cuanto al seguimiento de los planes establecidos. Parece lógico que si hay una ley vigente nos preocupemos antes de derogarla, de intentar aplicarla al máximo y, una vez aplicada, veamos sus carencias y si éstas impiden arreglar el problema, nos planteemos la modificación de la ley.

Esto, señor Presidente, señorías, es lo que ha hecho el Gobierno socialista de la región de Murcia y el Gobierno de la nación: aplicar la ley, hace muy pocas fechas, en concreto, a finales del año de 1989. Y una aplicación, utilizando la cifra correcta que ha dado el portavoz de Izquierda Unida, ha sido, ante una punta de más de 500 microgramos de ácido sulfúrico en el aire, la de actuar inmediatamente. ¿Y cómo se actúa inmediatamente y cómo lo prevé la ley? Impidiendo que las empresas que contaminan lo sigan haciendo y adapten sus procesos productivos para que no rebasen la normativa vigente.

Aquí, señor Presidente, señorías, es cuando se vuelve a poner de manifiesto la contradicción del Grupo político que sustenta al Diputado señor Vázquez. Encabezan una manifestación (como el muy bien ha dicho, en la que también estábamos los socialistas, por cuanto la defensa del medio ambiente es patrimonio de todos) para exigir del Gobierno de la región, y del Gobierno de la nación medidas urgentes para la corrección de la contaminación. El Gobierno aplica la ley y pone las medidas y al poco tiempo vemos nuevamente a Izquierda Unida, en este caso al contrario, solicitando la reapertura de las fábricas por lo que conlleva la posibilidad de la pérdida de puestos de trabajo. Es el querer y no poder, es querer decir una cosa y luego tener que demostrar otra.

Creo, señor Presidente, señorías, que los Gobiernos socialistas de la región de Murcia y de la nación están demostrando que tienen preocupación por el problema de la contaminación medioambiental en Cartagena y están poniendo medidas para luchar contra ella.

De igual manera solicita el portavoz de Izquierda Unida en su proposición no de ley el establecimiento de un plan global para la corrección de esa situación. También conoce el señor Vázquez —y espero que sus señorías— que el Gobierno de la región (y el Gobierno de la nación, apoyando con los incentivos a la mejora de las estructuras productivas de las empresas contaminantes) sí que se plantea la corrección y solución de esos problemas a corto y medio plazo, pero el Gobierno no puede de ninguna forma, dejar a las empresas desasistidas si quieren mejorar su situación productiva, porque eso significa también

una garantía en la estabilidad laboral de los miles de trabajadores que dependen de estas empresas públicas.

Por tanto, los Gobiernos socialistas son nuevamente coherentes desde la acción de Gobierno en un tema que es vital y delicado, por cuanto afecta a la sanidad de todos los cartageneros que allí vivimos. Es verdad que el Gobierno de la región ha creado una mesa contra la contaminación en la ciudad de Cartagena, compuesta por las instituciones empresariales, por los sindicatos y por las administraciones local, regional y estatal, que están elaborando un plan de medidas precisamente en la línea de actuar en la corrección del problema medioambiental, y exigir su cumplimiento a todos y cada uno de los sectores implicados en los acuerdos que esta mesa tome.

Por consiguiente, señor Vázquez, señores parlamentarios de Izquierda Unida, los Gobiernos socialistas decididamente apoyarán la inversión de las empresas públicas y privadas de Cartagena para que mejoren su sistema productivo, y eso será bueno para los trabajadores y para los ciudadanos de Cartagena. Además, no estaremos dando un doble mensaje, a los ciudadanos cuando nos vestimos de ecologistas y a los trabajadores cuando nos vestimos de sindicalistas, que es lo que permanentemente está haciendo Izquierda Unida en la ciudad de Cartagena. En eso, los socialistas, por responsabilidad de Gobierno, no estamos dispuestos a entrar.

Por estas argumentaciones y por otras muchas que podríamos dar —pero estoy seguro que el Presidente me llamaría la atención por consumir demasiado tiempo—, el Grupo Parlamentario Socialista no va a apoyar la proposición no de ley de Izquierda Unida, y quiere finalizar reiterando su máxima preocupación por hacer cumplir la legislación y los compromisos que de esa mesa medioambiental de Cartagena se vayan derivando para corregir la polución que en estos momentos padecemos todos los cartageneros.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Pido la palabra, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No hay un segundo turno.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Ya sé, señor Presidente, que no hay segundo turno y no pienso utilizarlo. Pero rogaría un minuto, porque entiendo que no se han hecho descalificaciones, digamos, de la proposición no de ley, sino intentos de descalificación de la posición global de mi grupo político.

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

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Acabo rápidamente.

Es probable que Izquierda Unida tenga contradicciones, no las negamos, porque nos parece que la contradicción ayuda a progresar. Pero hay una contradicción elemental en lo que acaba de decir el señor Alonso, si ustedes son, señores socialistas, los primeros en defender la calidad medioambiental y tienen en sus manos el Gobierno de la nación y el Gobierno de Murcia, a lo mejor son

una invención de Izquierda Unida esos enormes índices de contaminación que se dan desde hace años en la ciudad de Cartagena. Probablemente, repito, sea una invención nuestra.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a votar. (**Ru-mores.**) Pido la colaboración de sus señorías para que se desarrolle la sesión con toda normalidad. Repito que pasamos a votar.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, dos; en contra, 33; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que acabamos de debatir.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE AMPLIE EL PLAZO DE INFORMACION PUBLICA, AL MENOS DURANTE TRES MESES, DEL ANTEPROYECTO DE AUTOPISTA ALICANTE-CARTAGENA ASI COMO QUE REALICE EL TRAMITE DE PARTICIPACION PUBLICA Y LA COORDINACION DE LOS AYUNTAMIENTOS DE LOS MUNICIPIOS AFECTADOS (G. P. CDS) (Número de expediente 161/000125)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que se amplíe el plazo de información pública, al menos durante tres meses, del anteproyecto de autopista Alicante-Cartagena, así como que realice el trámite de participación pública y la coordinación de ayuntamientos de los municipios afectados, planteada por el Grupo Parlamentario del CDS, para cuya defensa tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, antes de entrar en los argumentos de fondo que respaldan esta proposición no de ley, quisiera señalar lo siguiente. Mi Grupo Parlamentario, el CDS, desde hace años ha venido insistiendo en esta cámara en la conveniencia de que España contara con un plan de autopistas que viniera a sustituir, en gran medida, al plan de autovías por razones de seguridad y por razones económicas en las que ahora no voy a extenderme porque las he repetido en numerosísimas ocasiones en esta Comisión y en el Pleno.

Dicho esto y con ello nuestra total defensa de la necesidad de que España cuente con una completa red de autopistas, quisiera significar que, como sus señorías saben, toda obra pública genera una contestación, normalmente basada en razones de tipo medioambiental. Esto ocurre en España y en cualquier país europeo. Diría más, es consustancial a un sistema democrático el que una obra pública se someta a un trámite de participación ciudadana real, y es consustancial a las dos cuestiones que haya una contestación, lo importante es saber digerir esa contestación y darle respuesta. ¿A través de qué instrumento se le da esa respuesta? A través de la información pública que

en España está regulada todavía en la Ley de Procedimiento Administrativo, una buena Ley, pero la Administración siempre ha hecho uso de ella de una forma raquítica, cicatera, sobre todo en el caso de una obra de tantísima envergadura como es un cambio de proceder en el Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo para someter a información pública cuatro anteproyectos de autopista, que hubiera exigido un comportamiento mucho más acorde, como he dicho, con la envergadura de esa obra pública que se pensaba hacer.

Por un lado, tenemos la información pública propia de todo acto administrativo que regula la Ley de Procedimiento Administrativo, pero, por otro lado, está el largo trámite de información pública a que nos obliga el Real Decreto legislativo de 28 de junio del año 1986, que regula las evaluaciones de impacto ambiental, así como el Decreto del año 1988, por el que se aprueba el reglamento que desarrolla este Real Decreto legislativo. Y hay que aplaudir este Real Decreto legislativo, que copia el procedimiento de las evaluaciones de impacto ambiental de la Comunidad Europea, puesto que establece una información pública mucho más completa. Primero, fija un trámite de participación pública que obliga a que la Administración remita a numerosas personas, instituciones, asociaciones y todos los ayuntamientos—luego diré cómo lo ha hecho en este caso— un estudio de impacto ambiental que debe ser hecho con seriedad y no como se ha venido haciendo normalmente en las obras públicas, para completar el trámite y después de esa participación pública y de dar cumplida respuesta a este trámite, hay que pasar a un nuevo período de información pública, resolver las cuestiones medioambientales planteadas en las dos fases de este proceso, participación pública e información pública, y una vez resueltos se supone que, aún con controversia, quedaría expedito el trámite para la información pública del proyecto en sí mismo. Lo que ocurre es que de nuevo en España seguimos tomándonos estas fases y estos procesos como si fuera un trámite más a liquidar y, por tanto, no tienen la virtualidad para la que habían sido concebidos.

¿Qué ha ocurrido en este caso? Pues lo que estoy señalando. En primer lugar se unen los dos períodos de información pública, el del anteproyecto y el de la evaluación del impacto ambiental, con lo que, además, parece una contradicción, y es que la evaluación del impacto ambiental es la mejor alegación contra el anteproyecto, porque la evaluación del impacto ambiental está hecha con tal detalle, con tal mimo por parte de sus autores que basta con presentar dicha evaluación para oponerse al propio anteproyecto. Dirán que esto es una conquista, pero no, esto es una barbaridad, porque teníamos que haber resuelto las cuestiones que en el estudio de evaluación del impacto ambiental se decía que debíamos resolver antes de seguir con el anteproyecto. Eso hubiera sido lo normal, resolver primero las cuestiones que surgían allí o decir cómo se iban a resolver. Por tanto, el anteproyecto contiene determinaciones que ya la evaluación del impacto ambiental dice que no deben contenerse en el mismo.

En segundo lugar, se hace por el plazo de un mes nada

más, porque se va al trámite mínimo que exige la Ley de Procedimiento Administrativo. Pero la anécdota es que se hace durante el mes de agosto, y aunque es obvio decir que el mes de agosto también es hábil a niveles administrativos y que no podemos pensar que haya sido hecho a propósito durante el mes de agosto, sí debemos pensar que ha habido un incumplimiento de una promesa formal del Director General de Carreteras, promesa que hizo en esta Comisión el 10 de junio de 1990 en una comparecencia solicitada por este Diputado, en la que dijo que al menos este anteproyecto sería sometido a un plazo de información pública no inferior a dos meses (tomado del texto taquigráfico de la Comisión). Y les habla alguien que ha presentado en nombre de su Grupo político una alegación el 29 de agosto, es decir, que yo no estoy pidiendo una ampliación de plazo para quien llega tarde, porque yo sí lo he presentado en tiempo y forma, pero este no es modo de hacer las cosas.

Para acabar, señor Presidente, quisiera señalar además como se ha llevado el trámite de información pública. Se ha cumplido nada más, pero no se ha llevado a cabo. Por tanto, la alta contestación que sigue teniendo la autopista Alicante-Cartagena, que podría solventarse creemos que de forma favorable, continúa todavía, porque la información pública que exige el Real Decreto legislativo sobre evaluaciones de impacto ambiental se ha resuelto del modo siguiente. Se ha entregado por el Gobierno civil a los ayuntamientos y a algunas organizaciones el proyecto y nada más, no se ha dado ninguna otra explicación, no se le ha hecho ninguna otra consideración, de tal forma que durante el mes de agosto a quien —y esto le ha ocurrido a este Diputado— se dirigía a cualquier ayuntamiento afectado o al propio Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, le decían: Mire usted, vaya a la división de carreteras de Murcia; mejor váyase a la división de carreteras de Alicante o vaya usted al Ministerio, porque durante el mes de agosto no hay ningún técnico que le pueda responder. Y cuando uno iba a los ayuntamientos entonces le decían: estamos de vacaciones; hay problemas costeros muy importantes y aunque tenemos el proyecto guardado en un armario no sabemos nada, porque nadie, salvo en la entrega formal, nos ha explicado exactamente en qué consiste, por qué este trazado y no aquél, por qué tres alternativas, cuál de ellas es la valiosa o cuál de ellas es la más perjudicial; no lo sabemos. Por eso, el ciudadano, ante todo ese muro de ignorancia no ha podido participar realmente en el trámite de información pública. A estas alturas, ¿qué se puede hacer? Esta es la propuesta que haríamos para que se aprobara esta proposición no de ley.

El anteproyecto creemos que por una torpeza administrativa, innecesaria además, ha provocado cientos de alegaciones, y esos cientos de alegaciones van a dar origen a una reforma de dicho anteproyecto y, por tanto, va a ser sometido a un nuevo período de información pública. Primera cuestión, que sirva esta proposición no de ley para instar a la Administración a que no vuelva a repetirse un período de información pública en el mes de agosto y sin información previa, sino que se haga correctamente.

En segundo lugar, que antes de someter este plazo de información pública para el que pedimos ampliación, se acaben los trámites de participación pública que exige el Real Decreto legislativo del año 1986 y su Reglamento del año 1988, sobre evaluaciones del impacto ambiental, es decir, resolvamos la controversia medioambiental del trazado antes de someter al anteproyecto a un nuevo período de información pública. Y lo resolvamos no en la medida de dar la razón a todo el mundo o no dársela, sino simplemente que se reciban las alegaciones que haya sobre la evaluación de impacto ambiental, incluida la propia que dicen los técnicos encargados por el Ministerio de Obras Públicas que debe resolverse; démosles contestación cumplida o particulares y a los propios técnicos del MOPU y después, una vez resuelto, en la medida en que es posible resolver aquella parte del trazado que tiene un impacto ambiental negativo, sométase al anteproyecto a un período de información pública exhaustivo, no inferior a tres meses, y que dé origen a un anteproyecto en el que todo el mundo vea el beneficio social y no vea un perjuicio medioambiental y solventado el perjuicio medioambiental quedará resaltado por encima de todo el beneficio social que provoca un trazado de una autopista de la que nosotros defenderemos siempre el anteproyecto, aunque no dicho trazado que se ha escogido.

Con este propósito está hecha la proposición no de ley y con este propósito se solicita el apoyo de los grupos parlamentarios de esta Comisión, para que las cosas se hagan como es necesario para hacerlas bien y llevar a cabo el repetido anteproyecto.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Señor Presidente, en principio nos ha sorprendido un poco la proposición, sobre todo que se vea a estas alturas de febrero, en función de que, como ha dicho el señor Martínez-Campillo, el plazo de alegaciones para las personas acabó el 28 de agosto, y el 28 de septiembre para las instituciones, porque este segundo es de dos meses y no de uno.

En este momento del trámite del anteproyecto, al que se han presentado cantidad de reformas, desde nuestro punto de vista lo que procedería es esperar a ver si esas alegaciones producían reformas y, por tanto, se abra un nuevo plazo de exposición. En cualquier caso, no nos parece mal la proposición no de ley que hacen, y que se tomara en consideración por esta Comisión. Pero no queremos entrar en este momento en el fondo de la cuestión que entraña la autopista Alicante-Cartagena, a cuya construcción nuestro Grupo se opone por razones tan sólidas o más que las que puedan existir a favor de dicha construcción: por innecesaria, por peligrosa para el medio ambiente, incluso para la vida cotidiana de las personas que viven en las zonas afectadas, tanto del sur de Alicante, como de la parte de la Vega Baja del Segura y de la región de Murcia. Como decía, se han presentado centena-

res de alegaciones a este anteproyecto, que esperamos se contesten adecuadamente y produzcan un nuevo anteproyecto, y, por tanto, se abra un nuevo plazo de exposición en el que entonces sí cabría ampliar a tres meses, tal y como pide la proposición del CDS.

En principio vamos a votar favorablemente, aunque nos parece que quizá sería más lógico esperar a esas reformas del anteproyecto y a ese nuevo plazo de exposición ampliado, tal y como pide la proposición para el anteproyecto anterior.

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

El señor **MONTESINOS GARCIA**: Señor Presidente, supongo que a la hora de votar lo que vamos a votar es el que haya un tiempo más dilatado de exposición al público, 90 días. De acuerdo con eso vamos a entrar un poco en el debate político que se suscita tras la intervención del portavoz del CDS, señor Martínez-Campillo.

En el año 1983, siendo Ministro de Obras Públicas don Julián Campo, dos Diputados de mi Grupo Parlamentario, concretamente los señores Calero y Peñarrubia, por la provincia de Murcia y, yo mismo, estábamos en la sede de nuestro Partido y oíamos en aquel entonces una declaración del Ministro señor Campo en la cual decía que España no tendría más autopistas porque había que tener en cuenta que España era un país pobre, y, en consecuencia, tendría autovías. Por desgracia aquél fue un grave error.

Cuando el Partido Socialista, hoy todavía en el poder, a través de su Gobierno y a través de su Ministro Sáenz Cosculluela, decide poner en marcha cuatro autopistas en el territorio nacional, me parece que son Burgos, Zaragoza, Costa del Sol y esta que nos ocupa de Alicante-Cartagena, las cosas que se podría haber hecho bien no se han hecho bien desgraciadamente, por cuanto que la exposición al público se hizo en el mes de agosto. Eso recuerda un método anticuado ya en el cual las grandes decisiones de gobierno se tomaban en agosto, puesto que era el período vacacional de los españoles, y los españoles, tanto la prensa como los ciudadanos, se enteraban poco. En Alicante se suscitó una grave polémica y, como consecuencia de ella, un bien para la provincia de Alicante, un bien para la Comunidad Autónoma de Murcia se transformó en algo que parecía que iba a ser una catástrofe.

Se nos habla muchas veces de la defensa del medio ambiente, del impacto medio ambiental, y es indudable que es un bien importante, para la sociedad actual y la futura, la preservación de la naturaleza. Pero también es importante, si nos consideramos europeos, el tener los mismos medios de transporte, los mismos medios de comunicación que los europeos.

En consecuencia, mi Grupo piensa que sí a las autopistas. Por tanto, sí a la autopista de Alicante a Cartagena. Ojalá hubiera después una autopista que desde Alicante llegara hasta La Junquera, independientemente de la que ya existe. Ojalá hubiera 300 autopistas en todo el territorio nacional. Cuando se circula por Bélgica, Holanda e in-

cluso por la propia Francia, llama la atención que no produce esas repulsiones sociales el exceso de vías de comunicación que existen en esos países. Al contrario, son vías de comunicación que suponen, en su mejor acepción, una modernidad auténtica y una capacidad de comunicación que no se tiene en España. Y ya señalaba la paradoja de que ojalá se pudieran hacer más autopistas.

Esta autopista de Alicante a Cartagena requiere la consideración, por parte del Gobierno, de dos problemas, y a ellos hay que atenerse. Uno es, por supuesto, el respeto debido a los parajes naturales que en ella existen, por ejemplo, el hondo de Elche, las salinas de Santa Pola y Torrevieja, y otro es la gran conjunción de brazales, acequias y demás avenamientos de riego que se producen en la zona por la que atraviesa.

Por otra parte, se le puede achacar que como el río Segura cruza por debajo de ella puede producir en su día el efecto de presa, pues habrá que prestar también una especial atención a lo que supone ese efecto y preparar con suficiente tiempo, como decía mi compañero Calero en una intervención, tanto el drenaje transversal como el perpendicular a dicha autopista.

Lo que sí es cierto es que mi Grupo, que en absoluto riñe su criterio de favor hacia esta autopista con el criterio de una mejor información, como se demostró por los grupos municipales de los distintos ayuntamientos por los cuales atraviesa el trazado de la autopista, es partidario de la autopista, pero no es partidario del trazado que en su origen se diseñó.

En consecuencia, vamos a votar a favor de la proposición no de ley del Grupo del CDS, en cuanto que requiere una mayor información para que en su día y entendemos que va a haber un nuevo trazado, puesto que las alegaciones de las asociaciones y de las instituciones se hicieron en ese sentido —esa nueva exposición al público— no se haga en el mes de agosto, sino que se dé el tiempo suficiente para que se puedan alegar, en su caso, cuantas consideraciones sean necesarias.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Alonso, por el Grupo Socialista.

El señor **ALONSO CONESA**: En nombre del Grupo Socialista, he de reiterar una vez más que el Grupo Parlamentario Socialista y el Gobierno al que sustenta vienen cumpliendo sus compromisos electorales el año 1982 y lo va a seguir haciendo en esta legislatura. Saben muy bien los señores Diputados que en el programa electoral del Partido Socialista viene la ejecución de esta autopista, que consideramos necesaria e imprescindible para las comunicaciones de toda la zona del litoral de la región de Murcia, que beneficiará indudablemente no sólo al aspecto turístico sino también al aspecto industrial de desarrollo de esta zona.

Quisiera posicionar a mi Grupo, señor Presidente, señorías, en cuanto a la proposición no de ley del CDS, respecto a la ampliación de plazo de exposición pública. Para mi Grupo es innecesaria esta proposición no de ley y la ampliación del plazo, por cuanto sabe el señor proponen-

te que se ha aplicado escrupulosamente la legislación vigente. La legislación vigente establece el período de información pública en los trazados de carreteras o variantes no incluidas en planeamientos urbanísticos, que viene fijado en la Ley 25 de 1988, de 29 de julio. Y en el apartado 4 del artículo 10 se recoge el trámite de información pública durante el período de 30 días hábiles. También sabe el señor proponente que para las administraciones, tanto para la Comunidad Autónoma como para las corporaciones locales, se dispone de un plazo de dos meses. Estos plazos han sido cumplidos escrupulosamente por parte de la Administración y la Ley está no sólo para contemplar casos especiales, por importantes que sean, sino para contemplar todos los casos, los pequeños y los grandes, y es así como entiende mi Grupo parlamentario que se ha desarrollado el período de exposición pública de este importante proyecto de carreteras.

En cuanto a la evaluación de impacto medioambiental, regulada por el Real Decreto 1302 de 1986 y su reglamento, aprobado también por Real Decreto 1131/88, en lo que respecta al artículo 13, la Secretaría General del Medio Ambiente ha recibido por parte de la Dirección de Carreteras, el estudio del proyecto y los trazados de la autopista y ha contestado a la misma con fecha 20 de marzo de 1990, haciendo todas las consideraciones oportunas sobre las características y las garantías medioambientales que debe recoger el trazado de dicha autopista.

De igual manera y para garantía no sólo del portavoz del CDS sino también a los portavoces de los grupos parlamentarios que han anunciado su apoyo a esta proposición no de ley, en cuanto a la participación de las instituciones y de los colectivos sociales, ustedes mismos han puesto de manifiesto que a lo largo de la exposición pública han sido cientos de alegaciones las que se han propuesto y, por tanto, la Administración tendrá que resolver en su momento, y han sido también muchas instituciones las que han contestado el informe del proyecto remitido por la Dirección General de Carreteras. Pondré algunos ejemplos para demostrar la no necesidad de esta proposición no de ley. El Gobierno Civil de Alicante, ICONA, las agencias de medio ambiente de la Comunidad, de la región de Murcia y de la Generalidad valenciana, los ayuntamientos de San Miguel de las Salinas, la Universidad de Alicante, el Ayuntamiento de Santa Pola, el Departamento de Medio Ambiente de dicha Universidad, la Comunidad de Regantes del río Segura, el Ayuntamiento de San Javier, valgan como ejemplo de que este proyecto ha sido conocido, estudiado y alegado por todos los colectivos no sólo sociales sino también por las instituciones que tienen mucho que decir un cuanto al desarrollo y a la ejecución de la autopista Alicante-Cartagena.

Por tanto, desde el Grupo Socialista creemos que se han cumplido escrupulosamente los trámites de procedimiento de evaluación de impacto ambiental establecido en el Real Decreto 1302/86 y su reglamento de desarrollo.

En cualquier caso, este Grupo parlamentario es consciente de la voluntad del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo de contemplar cualquier alegación o sugerencia

que dentro o fuera de plazo se presente para la mejora del proyecto.

Por tanto, se pretende conseguir que el trazado definitivo y las actuaciones medioambientales que haya que desarrollar para garantizar el mínimo impacto medioambiental se desarrollen con el máximo consenso no sólo de las fuerzas políticas que componen nuestro Parlamento, sino también con las instituciones que se van a ver afectadas, en positivo, en esta nueva infraestructura viaria y, por supuesto, de los colectivos sociales.

Por todas estas razones, señor Presidente, señores Diputados, mi Grupo parlamentario votará en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez-Campillo ¿el texto que vamos a votar es exactamente el mismo o pretende usted introducir alguna modificación?

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, es exactamente igual, puesto que lo que pretende es la ampliación del período de información pública. De hecho, creo que el portavoz del Grupo Socialista acaba de decir que tiene noticias de que el Ministerio va a aceptar las alegaciones incluso fuera de plazo. ¿Para qué hacerlas dentro del plazo? Mejor que las hagan dentro de plazo, abriendo un período de información pública y primero que resuelva el trámite de información pública previsto para los estudios de impacto ambiental, que nada tiene que ver con el otro período de información pública y que se suelen confundir.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la votación de la proposición no de ley, con la misma redacción que viene en la propuesta.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 13; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que acabamos de debatir.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE SE HABILITE EL TRAMO DE AUTOPISTA A-7, ENTRE LOS ENLACES DE ALTEA Y CALPE, COMO VIA ALTERNATIVA A LA CARRETERA NACIONAL N-332 MIENTRAS DUREN LAS OBRAS QUE LA MANTIENEN CORTADA EN EL MISMO TRAMO (G. CDS) (Número de expediente 161/000141)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente proposición no de ley de orden del día, por la que se insta al Gobierno para que se habilite el tramo de autopista A-7, entre los enlaces de Altea y Calpe, como vía alternativa a la carretera nacional N-332, mientras duran las obras que la mantienen cortada en el mismo tramo, planteada por el Grupo parlamentario del CDS y para cuya defensa tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, va a ser una proposición no de ley extremadamente breve en la medida en que agradablemente está superada ya la situación y de forma favorable. Es decir, pocos días después de ser presentada la proposición no de ley, el Gobierno, a través del Ministerio de Obras Públicas y Urbanismo, adoptó la decisión de habilitar la autopista A-7 entre los enlaces de Altea y Calpe para que los usuarios no tuvieran que hacer un recorrido sinuoso y, además, de forma gratuita.

Por tanto, nos congratulamos de que aquellas aspiraciones fueran atendidas. Por consiguiente, esta solicitud esta rebasada por los propios hechos y, señor Presidente, pedimos formalmente que sea retirada para evitar una discusión inútil en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda retirada, por tanto, esta proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE RECONSIDERE SU DECISION Y ACUERDE EFECTUAR LOS TRABAJOS DE GRAN CARENA DEL SUBMARINO S-62, DE LA SERIE 60, DAFNE, EN LA FACTORIA DE CARTAGENA DE LA EMPRESA NACIONAL BAZAN DE CONSTRUCCIONES NAVALES MILITARES (G. P) (Número de expediente 161/000151)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, del Grupo parlamentario Popular, por la que se insta al Gobierno a que reconsidere su decisión y acuerde efectuar los trabajos de gran carena del submarino S-62, de la serie 60, Dafne, en la factoría de Cartagena de la Empresa Nacional Bazán de Construcciones Navales Militares.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Calero.

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: Señor Presidentes, voy a intentar convencer a la Comisión de que apoyen esta proposición no de ley, redactada en su momento por mí y asumida por mi Grupo parlamentario, que pretende que el Gobierno reconsidere una decisión, la de suspender la ejecución de una obra, la ejecución de una gran carena en un submarino de nuestra Armada, que ha tenido enormes repercusiones para el nivel de ocupación en una empresa pública como es la Empresa Nacional Bazán.

Se intenta que el Parlamento trate de cambiar las prioridades del Gobierno. Se pretende que la Comisión tome una decisión para que el Gobierno modifique las prioridades que en un momento decidió y que adopte el criterio que está marcado en la proposición no de ley.

Su origen —valga esta breve introducción antes de pasar a fundamentar los argumentos en que se apoya esta proposición no de ley— estuvo en reuniones, primero con el comité de empresa de la Bazán, quien planteó el problema angustioso de la disminución de los puestos de trabajo que se produce en la factoría de Cartagena de la Empresa Nacional Bazán, y después con la dirección de la

empresa, aparte de consultas múltiples en distintos sectores, directa e indirectamente relacionados con los trabajos y con la actividad que desarrolla esta Empresa Nacional en la factoría de Cartagena.

¿Esperanzas? Las esperanzas, conociendo la mecánica del Parlamento, no son muchas. La mayoría la tiene el Partido Socialista y, al parecer, la decisión, antes de que yo empiece a argumentar, está ya tomada.

Hoy mismo, día 12 de febrero, se ha notificado por la Dirección Provincial de Trabajo de Murcia la resolución del expediente de regulación de empleo en la Bazán que afecta a 2.100 trabajadores. Luego, si hay una cierta coordinación entre la Administración laboral y la de Industria y entre este mismo Parlamento y el Grupo que sostiene al Gobierno, parece que esta proposición no de ley tiene un futuro, no incierto, sino negro, que termina hoy mismo.

Pero, además, al mismo tiempo que se presentaba esta proposición no de ley en este Parlamento, se presentó una interpelación en la Asamblea Regional de Murcia en la que se pretendía que la Comunidad Autónoma de Murcia apoyase el mantenimiento de la Escuela de Aprendices de la Bazán, del mismo modo que la Xunta de Galicia ha apoyado, mediante la creación de una Fundación, el mantenimiento de la Escuela de Aprendices de la factoría de El Ferrol. Cuando se debatió esa interpelación ya el Consejero de Industria, socialista por más señas, de la Comunidad Autónoma de Murcia, anunció que era completamente absurdo que el Diputado señor Calero presentara una proposición no de ley. Dice textualmente el «Diario de Sesiones»: El que el señor Calero presente una proposición no de ley, cuando sabe que no tiene ni la menor posibilidad de sacarla adelante porque no tiene los votos suficientes... Esto es para desesperar a cualquier parlamentario que pretenda ejercer la oposición frente a una mayoría mecánica. Desde la propia Comunidad Autónoma de Murcia, ya en el mes de diciembre, se nos anuncia que esta proposición no de ley no tiene ninguna virtualidad.

Hecha esta introducción, simplemente para describir el panorama parlamentario y la esperanza que pudiera tener esta proposición, voy a intentar, a pesar de todo, venciendo la melancolía que produce la sensación del esfuerzo inútil, convencer a la Comisión para que cambien esta prioridad del Gobierno y se consiga lo que la proposición se propone. Es decir, la proposición no de ley pretende que el Gobierno reconsidere una decisión y acuerde efectuar la gran carena del submarino S-62 la factoría de la Empresa Nacional Bazán de Cartagena.

¿Qué significa esto? ¿Qué es lo que estamos pidiendo? Como el lenguaje puede parecer un poco esotérico, voy a explicar que la gran carena de un submarino es una operación que técnicamente debe efectuarse cada cuatro años. Consiste en desmontar todas y cada una de las piezas del submarino, examinarlas detenidamente y volver a montar otra vez el submarino, reponiendo aquellas piezas que estén gastadas o sufran lo que se llama «fatiga de material». Si esa operación no se realiza cada cuatro años el submarino queda inoperativo, no puede ser utilizado por la Armada, porque si se utiliza sus tripulantes corren

grave riesgo de bajar y no subir. Por lo tanto, el submarino queda aparcado, diríamos.

En España nuestra flota tiene dos series de submarinos, los S-60 Dafne y los S-70 Agosta, que son cuatro unidades de cada uno. Como cada cuatro años hay que hacer la gran carena de uno de ellos, todos los años la factoría de la Bazán de Cartagena tiene la gran carena de dos submarinos, uno de la serie S-60 y otro de la serie S-70. Como digo, técnicamente es imprescindible efectuar esta labor, salvo que queramos prescindir de esa unidad.

Cuatrocientas mil horas de trabajo supone una gran carena de una de estas unidades navales, lo que implica que anualmente se origine una carga ocupacional de 800.000 horas —800.000 es un número mágico ya en este tema de los puestos de trabajo— de trabajo en los S-60 y los S-70. Eso sucede todos los años. Cuando se trata de una plantilla de 2.500 personas, que son las que hay en la factoría de Bazán, eso da una cierta tranquilidad y seguridad sobre el futuro de la empresa.

Hay que tener en cuenta que la Bazán no es una empresa cualquiera, ni muchísimo menos. En Cartagena, desde el punto de vista social, la Bazán es una empresa de enorme raigambre. Lleva muchos decenios funcionando allí y crea muchos puestos de trabajo directos e indirectos y constituye casi una institución social. La Bazán es algo que forma parte de la idiosincrasia del pueblo de Cartagena, que lo considera como algo propio. Realmente, el nivel ocupacional de esos 2.500 puestos de trabajo proporciona una gran fuente de riqueza que le da mucha vida a la ciudad.

En segundo lugar, hay que tener en cuenta que se trata de una empresa altamente especializada, y esa especialización no se improvisa. Son muchos años trabajando al servicio del Ministerio de Defensa en una especialización tan difícil como es la revisión de los submarinos, la gran carena de los submarinos, y la construcción de buques de guerra. Por lo tanto, es una empresa especializada, que forma parte del sector público justamente porque atiende a un interés general, que es el de la defensa.

Por lo tanto, plantear, desde un punto de vista excesivamente capitalista o mercantilista, que la gran carena de los submarinos no es rentable o que las empresas públicas no son rentables es olvidar que en todos los países, incluso aquellos que practican el capitalismo más puro de un Milton Friedman, por ejemplo, existe un sector público que no tiene que ser rentable, porque atiende a intereses generales que no son cuantificables con las coordenadas de una economía de mercado. En consecuencia, el Ministerio de Defensa no puede plantear ese argumento de que la gran carena no es rentable, teniendo en cuenta que esta empresa ha sido creada para especializarse y que no puede hacer otra cosa que atender a esta demanda y que tiene un único cliente, que es el Ministerio de Defensa en lo que respecta a la defensa naval.

La factoría de Cartagena ha pasado años difíciles. Hubo momentos en que se pensaba que mucha gente tendría que ir a la calle; lo que pasa es que una serie de gestiones políticas llevaron a que se pudiese construir un buque oceanográfico en la Bazán y que la factoría de motores

funcione con cierta regularidad y bien; se estableció un plan de viabilidad que fue aceptado por los sindicatos, por UGT y por Comisiones Obreras —que, por cierto, son con los que yo me reúno para hablar de estos asuntos—, que suponía muchos sacrificios para la empresa, pero se aceptó; y, sobre todo, se pensó que, teniendo en cuenta que la factoría de Cartagena estaba altamente especializada en la carena de naves submarinas y que esa carena tenía que hacerse técnicamente, no peligraba el futuro de la empresa. Cual fue la sorpresa de los directores de la empresa, pero sobre todo de los trabajadores y del comité de empresa, cuando en el mes de octubre se comunica que el Gobierno ha decidido no efectuar la gran carena del S-62, es decir, del submarino que le tocaba hacer la revisión ese año. Y eso ha puesto una incertidumbre enorme, que ahora, lamentablemente, ha desembocado ya en un expediente de regulación de empleo, hablándose de que se trata de un sector en reconversión, que eso es muy caro y que el Ministerio de Defensa no podía permitirse esa gran carena.

Nosotros entendemos que esto es un error social, porque genera una falta de expectativas sobre el futuro laboral de muchas personas. Según decía hoy la radio del Estado, Radio Nacional, en sus noticias de esta mañana, 2.100 trabajadores van a resultar afectados por ese expediente de regulación de empleo cuya resolución ha sido aprobada hoy, de conformidad con la propuesta de la empresa, por la Dirección Provincial del Ministerio de Trabajo. Además, desde el punto de vista técnico y desde el punto de vista de las necesidades de defensa, resulta una barbaridad suspender esa gran carena. Yo no quiero que, en ningún momento, desde la izquierda, me acuse nadie de belicista; pero creo que estamos en un momento en que las necesidades de defensa deben ser atendidas, y suspender una gran carena de un submarino y dejar un submarino completamente inútil, con su tripulación, porque no pueden embarcarse ni sumergirse porque no ofrece garantías de seguridad, nos parece un disparate enorme, máxime teniendo en cuenta que esta decisión se toma en octubre, cuando había una guerra que había empezado el 2 de agosto.

Por todo lo expuesto, sostenemos que es razonable que el Gobierno rectifique —y acierte rectificando— su decisión de no efectuar la gran carena; que es razonable que el Congreso de los Diputados atienda esta proposición no de ley del Grupo Popular, aunque el Grupo Popular no tenga la mayoría, que la vote favorablemente y que, por lo tanto, podamos darle una satisfacción a todos los trabajadores de la Bazán, que están pendientes hoy de este debate; y, por supuesto, también a la ciudad de Cartagena y a la región de Murcia, que considera como algo propio esa factoría de la Bazán en aquella ciudad marítima.

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

Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, intentaré ser breve.

Yo creo que lo que en el fondo nos trae el Grupo proponente es la inquietud de la ciudad de Cartagena y de su colectivo de trabajadores porque se pierdan puestos de trabajo en esa ciudad; y el tema de fondo es que al proceso de reconversión de Bazán, que se está produciendo tanto en Cartagena como en San Fernando y en el Ferrol, no se están dando alternativas. Por tanto, salvo que por parte de otros grupos políticos se plantee una alternativa distinta, de creación de puestos de trabajo y de actividad, a la planteada por el Grupo proponente, Izquierda Unida apoyaría esta proposición no de ley.

La crítica al capitalismo que hace el ponente señor Calero nosotros la plantearíamos desde otro punto de vista, si se quiere más estructural. No plantearíamos nuestra crítica tanto a que se mantengan empresas inútiles, que no digo que lo sea Bazán ni muchísimo menos, pero en el caso de que lo fuera no plantearíamos esa cuestión, sino a que una plantilla de 2.500 trabajadores no se le dé ninguna alternativa de trabajo ante una producción que decae, como es la de la Empresa Nacional Bazán. Y esto es lo que nos parece realmente grave que está pasando en las factorías de Bazán en los puntos que he mencionado anteriormente.

Por lo tanto, salvo que realmente apareciera una voluntad de una auténtica reconversión, es decir, de creación de otras actividades alternativas a la actualmente existente en la Empresa Nacional Bazán de Cartagena, nosotros apoyaremos la moción del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Socialista, tiene la palabra don Isidoro Gracia.

El señor **GRACIA PLAZA**: Señor Presidente, señorías, el Grupo Socialista, en su afán de evitar que la oposición caiga en la melancolía, va a dar muestras de que queremos que sus intervenciones tengan utilidad; tanta utilidad como que voy a solicitar que figure en acta lo que voy a leer, porque figura en la argumentación expuesta en la proposición no de ley, con letras, a ser posible, subrayadas. Dice: En todo sistema de economía de mercado bien entendido se acepta la existencia de un sector público cuyas empresas no son todas rentables, pues no todas se proponen actividades al servicio de intereses cuantificables en el mercado. Pido que se subraye y que este criterio se tenga en cuenta por el Grupo proponente en temas futuros y alguno muy inmediato, como puede ser Correos.

Segunda cuestión, de acuerdo; acuerdo en la descripción de lo que significa la existencia misma de Bazán, como empresa, para Cartagena. Es verdad que está enraizada, no sólo en Cartagena, sino que donde existe una factoría de Bazán está bien imbricada en la vida de cada una de las ciudades en las que se desenvuelve, y por eso los socialistas venimos trabajando para que el sector público y las empresas del sector público continúen existiendo como empresas. Concretamente, los compañeros de Murcia vienen trabajando para que Bazán tenga un futuro y supere las dificultades con las que en este momento nos encontramos. Hasta aquí los acuerdos y hasta aquí evitar

que caigan en la melancolía; a partir de ahora, desacuerdos, porque se hacen afirmaciones con las que tengo que discrepar radicalmente.

La primera, la fijación del plazo que hace respecto a la necesidad de una gran carena cada cuatro años; dice que es imperioso, por razones técnicas. Pues bien, los servicios que establecen cuál es el período en que tienen que realizarse estas operaciones de mantenimiento, que está determinado por los servicios propios de la Armada y por los del astillero constructor, fijan en torno a cinco años, y no a cuatro años, la necesidad de estas operaciones de mantenimiento. Primera discrepancia que, evidentemente, está basada en la opinión de los que tienen que fijar estos plazos. Independientemente de eso, cualquiera que haya trabajado en temas mecánicos sabe que cualquier operación de mantenimiento tiene una flexibilidad en función de la máquina específica con la que se está trabajando, y que nunca son fechas fijas. En primer lugar, tengo que mostrar una absoluta discrepancia con el plazo, porque los servicios que tienen que establecerlo lo fijan en un año más que el que mantiene la proposición no de ley.

Segunda cuestión en la que tengo que mostrar un absoluto desacuerdo: se da a entender, no sólo en la proposición no de ley sino en la exposición, que alguien puede ser tan irresponsable como para mandar a un submarino a hundirse, sin posibilidades de salir. Miren ustedes, lo que se puede asegurar con toda firmeza es que las actividades operativas de los submarinos están subordinadas enteramente a la seguridad de las personas y del material y que, en consecuencia, cuando a esta máquina se le ordene realizar cualquier tipo de operación va a ajustarse exactamente a las condiciones en que pueda operar de forma absolutamente segura.

Para terminar, quiero señalar que es claro que la decisión que se ha tomado de modificar el calendario de la operación de mantenimiento viene dada por un simple reajuste en las prioridades de la propia Armada, y que incluso existe la posibilidad de que la decisión, que sigue tomada, de que se realice en plazo la operación de gran carena se lleve a cabo en tiempos no relativamente lejanos.

Por eso, porque creemos que estamos en desacuerdo con lo fundamental de la proposición no de ley, porque la proposición no de ley está equivocada en sus dos grandes argumentaciones, de seguridad y de plazo, nos oponemos a ella y pedimos que se vote en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación.

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: ¿No hay segundo turno, verdad, señor Presidente?

El señor **PRESIDENTE**: No hay segundo turno, señor Calero.

El señor **CALERO RODRIGUEZ**: ¡Es una pena! Que conste en acta que es una pena.

El señor **PRESIDENTE**: Constará en acta. Pasamos a la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, ocho; en contra, 18.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada esta proposición no de ley.

— **RELATIVA A LA MODIFICACION DE LA CURVA DE «AS GALANAS», EN LA CARRETERA NACIONAL 550 DE LA CORUÑA A TUY (G. POPULAR) (Número de expediente 161/000159)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la última proposición no de ley planteada en el orden del día, que es la relativa a la modificación de la curva de «As Galanas», de la carretera nacional 550 de La Coruña a Tuy, planteada por el Grupo parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra doña María Jesús Sainz.

La señora **SAINZ GARCIA**: En la carretera nacional 550, de La Coruña a Tuy, existe una curva extraordinariamente peligrosa en el término de «As Galanas», en la que el balance de cuatro muertos, nueve heridos graves y quince leves en 1990 justifica debidamente nuestra proposición, en la que solicitamos la rectificación de esta curva.

Antes de esta proposición no de ley varias preguntas fueron cursadas para conocer la siniestralidad producida; estamos, por tanto, manejando datos proporcionados por el Ministerio, y reiteramos también en nuestras preguntas la petición de arreglo.

En la última respuesta del Gobierno, de fecha 29 de noviembre, se nos indicaba que en el verano se había modificado la plataforma y que se había hecho una corrección de la señalización —leo textualmente—, que desde entonces no se habían detectado ya ningún accidente nuevo y que se consideraba que con estas actuaciones el lugar no revestía ya peligrosidad y que por ello no se pensaba realizar ninguna otra modificación.

Pero, señorías, nosotros seguimos manteniendo esta proposición no de ley, porque si bien nos congratulamos —como no podía ser menos— de los arreglos, tal vez con ellos es posible que nos quisieran también dar un nuevo ejemplo de que nuestro trabajar no es inútil; sin embargo, lamentamos que haya tenido que esperarse a que en los tres últimos años se hubiesen producido cinco muertos y cuarenta heridos para que se rectificase esa curva cuando era claramente uno de los puntos negros de mayor índice de siniestralidad en toda España.

Pero, señorías, las medidas —y por eso lo mantenemos— que se han tomado resultan insuficientes, porque se siguen produciendo accidentes. Ayer hablaba con un persona que vive al lado y desde el verano ha habido accidentes; no han sido mortales, ciertamente, pero sigue habiendo heridos leves, heridos graves, porque se han producido choques, no de una manera tan continua, pero sigue siendo un punto negro.

Estamos en un tramo rápido, con un doble carril que termina en esa curva, muy cerrada y peligrosa, y el carril lento desaparece casi en medio de la curva. Por otro lado, siguen faltando medidas de apoyo al conductor; por ejemplo, no hay señalización vertical; tampoco hay una señalización de curva y, repito, estamos en un tramo muy recto de los que no abundan en Galicia, en donde la gente, a pesar de que hay un anuncio de 80, sigue a lo mejor circulando a una velocidad superior. No hay anuncio de curva; no hay señalización vertical y, naturalmente, se siguen produciendo accidentes, fruto de esa circunstancia que antes señalaba del doble carril que termina muy metido encima de esa curva. El peralte, por otro lado, sigue estando mal; sigue habiendo, por tanto, accidentes menos frecuentes, menos graves, pero continúa siendo un punto peligroso.

Pensamos, señorías, que es una irresponsabilidad que una vez que se intenta arreglar este tramo no se haga como es debido. Pedimos que las cosas se hagan bien, que no se dejen, como tantas veces, mal acabadas, que no tengamos de nuevo que esperar a que se produzcan accidentes mortales para volver a rectificar una carretera mal hecha, sin la señalización debida. En sus manos —y con ello termino— está la solución, por eso pedimos que con estas pruebas, que son evidentes, se haga de inmediato la rectificación y consideramos que con ello no es necesario seguir llamando más la atención.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Socialista, el señor Castedo tiene la palabra.

El señor **CASTEDO VILLAR**: En la proposición no de ley que plantea el Grupo Popular a través de la señora Sainz, efectivamente hay algunos antecedentes, en concreto en forma de dos preguntas que la misma señora Diputada ha realizado, ambas con fecha 11 de junio del año pasado, y me voy a remitir un poco a las fechas porque creo que tienen interés para el debate que estamos realizando, en cuanto a fijación de postura de nuestro Grupo.

Ambas preguntas, efectivamente una se refería al número de accidentes en los últimos tres años, que tuvo respuesta por el Gobierno en el «Boletín» de esta Cámara del 6 de octubre pasado con fecha 24 de septiembre, y la segunda referida a la intención del Gobierno en cuanto a modificación de este tramo de la nacional 550, que tuvo respuesta en el «Boletín» de esta Cámara del 10 de diciembre y concretamente con fecha 29 de noviembre.

Cito esto porque, como muy bien decía la señora Sainz, en la segunda de las respuestas se comunica que, después de las obras realizadas en la primavera anterior, no se había detectado ningún accidente —me refiero concretamente a la fecha 29 de noviembre— en este punto concreto de la carretera.

Hoy mismo estoy en condiciones de poder decir que no ha habido ningún accidente mortal hasta hace relativa-

mente muy pocos días. Significa para nosotros que estamos en una situación en que «As Galanas» ha dejado de ser punto negro, tal y como se afirmaba en la intervención anterior.

Con la sensibilidad de nuestro Grupo hacia el tema de accidentes de tráfico, en concreto en este punto —y yo estimo también y quiero reconocérselo al Grupo Popular que tiene la misma sensibilidad hacia estos aspectos—, fijamos nuestra posición en contra de esa proposición no de ley, porque yo estimo que en ella no se tienen en cuenta las obras realizadas en mayo del año pasado, que han significado una mejora sustancial en la seguridad del tráfico en la zona, obras de mejora en la plataforma, concretamente —y creo que la señora Sainz lo conoce—, reduciendo el punto en que el carril lento alcanzaba a la vía normal de servicio. Pero también ha habido un cambio en la señalización de la zona, lo que ha producido que haya dejado de tener peligrosidad.

Por otra parte, tampoco existen para nosotros —o al menos no los conocemos— criterios técnicos que avalen esta proposición no de ley. Incluso la proposición no de

ley, según nuestro criterio, induciría a pensar que las cosas no han cambiado en lo que se refiere al tema en discusión y que no se habría hecho nada desde entonces, cosa que no es cierto, repito.

El último punto de vista —y termino, señor Presidente— es que en estos momentos nos parece la proposición no de ley inoportuna, digamos, en el sentido estricto de la palabra. Quizá esta proposición no de ley fuera oportuna antes de mayo del año 1990 y no ahora, desde luego.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, ocho; en contra, 18; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que acabamos de debatir.

Señoras y señores Diputados, terminando el orden del día, se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961