



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

## COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 418

## INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

**PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO**

Sesión núm. 75

celebrada el martes, 31 de marzo de 1992

Página

### ORDEN DEL DIA:

#### Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno para que active el estudio, programación y ejecución del ramal ferroviario de penetración en el casco urbano de Parla (Madrid), de conformidad con las previsiones del «Plan de Transportes de Cercanías 90/93» aprobado. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 257, de 28-1-92 (número de expediente 161/000309) 12276
- Por la que se insta al Gobierno a incluir en el segundo Plan de Carreteras el desdoblamiento de la CN-IV entre Sevilla y Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 176, de 18-4-91 (número de expediente 161/000212) ..... 12277
- Por la que la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios del Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que el Instituto Nacional de Industria (INI) rescinda con Dragados y Construcciones, S. A. la venta de los terrenos ociosos de Astilleros de Cádiz. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 178, de 25-4-91 (número de expediente 161/000215) ..... 12280

	<u>Páginas</u>
— Por la que se insta al Gobierno a que, dentro de la nueva tabla de tarifas telefónicas que se establecerá tras la aprobación del nuevo contrato entre el Estado y la Compañía Telefónica Nacional de España, las llamadas que realicen los usuarios al Servicio de Información Telefónica sean gratuitas. Presentada por el Grupo Parlamentario del CDS («B. O. C. G.», Serie D, número 238, de 21-11-91 (número de expediente 161/000295) . . . . .	12280
— Por la que se insta al Gobierno a que proceda a la elaboración de proyecto para la construcción de un aeropuerto en el Campo de Gibraltar. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 257, de 28-1-92 (número de expediente 161/000314) . . . . .	12284
— Ratificación de la Ponencia encargada de informar el proyecto de ley sobre medidas urgentes para la progresiva adaptación del sector petrolero al marco comunitario, procedente del Real Decreto-Ley 4/91 de 29 de noviembre (número de expediente 121/000075) . . . . .	12287

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

**PROPOSICIONES NO DE LEY:**

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE ACTIVE EL ESTUDIO, PROGRAMACION Y EJECUCION DEL RAMAL FERROVIARIO DE PENETRACION EN EL CASCO URBANO DE PARLA (MADRID), DE CONFORMIDAD CON LAS PREVISIONES DEL «PLAN DE TRANSPORTES DE CERCANIAS 90/93» APROBADO. PRESENTADA POR EL GRUPO POPULAR (Número de expediente 161/000309)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a comenzar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figuran una serie de proposiciones no de ley.

El Grupo Socialista me ha solicitado el cambio de orden, parece que con la aquiescencia del Grupo Popular; de forma que veríamos, en primer lugar, la proposición no de ley que que figura con el número 4 en el orden del día, por la que se insta al Gobierno para que active el estudio, programación y ejecución del ramal ferroviario de penetración en el casco urbano de Parla, de conformidad con las previsiones del Plan de Transportes de Cercanías 1990/1993 aprobado.

En esta proposición no de ley ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra el señor Esteo.

El señor **ESTEO PALOMO**: Señorías, tengo el honor de defender esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular en la que vamos a hacer mención a una serie de cuestiones que en estos momentos están afectando a las zonas más industrializadas y con una mayor densidad de población, como son las de Madrid.

No es nuestra intención en ningún momento, menos

en éste, por parte de mi Grupo el hacer una crítica de los compromisos incumplidos por el Gobierno socialista, pero sí creemos oportuno el solicitar que se den una serie de datos que aclaren, en gran medida, la situación por la cual está atravesando en estos momentos esta zona cuyo problema traemos hoy a esta Comisión.

El Plan de accesos a las grandes ciudades, cuyo objetivo temporal se circunscribe al período de 1990/1993, se basa en una serie de actuaciones ya previstas, cuyo ritmo de ejecución se propone acelerar, y en otras nuevas que, por el hecho de serlo, no se habían contemplado. Entre la primera figura la infraestructura viaria y entre las segundas las ferroviarias. Esta realidad ha exigido, y exigirá, cada vez más, una infraestructura de acceso y de circunvalación en las primeras, en las que han de incluirse las de cercanías.

En el caso concreto de Madrid, hasta finales de los años setenta los ferrocarriles de cercanías y las vías terrestres de penetración no alcanzan niveles importantes. Es a partir de esa época cuando el entorno metropolitano experimenta los mayores crecimientos, y como consecuencia de ello presiona fuertemente la demanda.

Decía en marzo de 1988 el entonces Ministro, Abel Caballero, que una de las características del Plan de Transporte Ferroviario era dedicar especial atención al transporte de cercanías.

Pues bien, en el Plan de Cercanías 1990/1993, en el que se incluye el Plan para el transporte de las grandes ciudades a que estamos haciendo referencia, se contempla sólo un corto incremento de la infraestructura ferroviaria, lo que se patentiza en el 8,3 por ciento del coste total de las inversiones en Madrid, ya que en las referidas a cercanías se cifran en 47.000 millones de pesetas; frente a los 563.000 millones, que es el montante total de las inversiones en Madrid, en el período 1990/93, para todos los conceptos.

Entre los objetivos del Plan de Transporte de Cercanías de 1990/1993 se incluye el objetivo C-4, que viene

constituído por la prolongación o ramal a Parla. Según este plan, de una demanda teórica de 21.000 viajeros/día en el itinerario de cercanías Madrid-Parla se pasaría a otra de 45.000 viajeros/día en 1993. Teniendo en cuenta que el importante núcleo de Parla cuenta con una población que pueda situarse por encima de los 100.000 habitantes, que la prognosis del tráfico contenida en el Plan de Cercanías para 1993 aventura en el itinerario Madrid-Parla mayor demanda que otros itinerarios y que el itinerario que nos interesa ocupa en cuanto a tráfico el cuarto lugar de los ocho que integran las cercanías de Madrid, se comprende la importancia de la penetración a Parla, que, por otra parte, parece ya presupuestada en el Plan de accesos a las grandes ciudades 1990/1993, con un importe de 3.500 millones de pesetas.

Esta importante obra de infraestructura ha sido reconocida y demandada por la propia corporación de Parla. A la propuesta del Partido Popular, el Ayuntamiento de Parla, con los votos favorables de Izquierda Unida, del Partido Socialista Obrero Español y del Partido Popular, es decir, por unanimidad, aprueba una moción para que se active la construcción del ramal ferroviario de penetración a Parla, instando a los poderes ejecutivo y legislativo a poner en marcha dicho ramal.

Así, pues, reconocida la importancia de la obra de infraestructura en cuestión por el Plan de acceso a las grandes ciudades y estando prevista y presupuestada en el mismo la construcción y aprobada por el Ayuntamiento la activación de la misma, se insta al Gobierno para que active el estudio, programación y ejecución del mencionado ramal a efectos de que en el menor plazo posible se construya.

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

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

El señor **DAVILA SANCHEZ**: Señorías, mi intervención, rápida y escueta, es para anunciar que nuestro Grupo Parlamentario Socialista va a votar en contra de esta proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Es evidente que la razón por la que nos vamos a oponer no es una diferencia programática: no hay una contradicción, evidentemente, entre lo que manifiesta esta proposición no de ley y la realización. Si nos vamos a oponer es por un problema de lógica elemental, en el sentido de que no se puede instar al realizar en el futuro lo que ya ha sido realizado o está siendo realizado en el presente.

Yo quiero suponer que, compartiendo desde mi Grupo con el de SS. SS. el objetivo, lo que es una deficiencia de información. Porque, evidentemente, cuando el texto de la proposición no de ley insta a que se active el estudio hablando en futuro entra en contradicción con la realidad de que el estudio ha sido tan realizado

ya que incluso de los tres trazados posibles que se han contemplado ha sido seleccionado uno concreto que se materializa en una conexión desde la línea hacia Badajoz, hacia la entrada a Parla, concretamente en trinchera que luego es cubierta en túnel, en el bulevar central de Parla. Por tanto, ese estudio llega a tanto que han sido considerados tres trazados distintos.

Se insta en la proposición no de ley a la programación. La programación está ya realizada como que, desde un punto de vista presupuestario, conocemos la cifra que implica esta realización —son unos 6.500 millones— e incluso el proyecto de construcción tiene como fecha límite de finalización exactamente este mes de julio próximo. Por tanto, podemos contar con que ya existe realmente incluso el proyecto de construcción. Y, sobre todo, si a lo que se insta es a la realización, yo creo que paso fundamental es que ya está completamente previsto realizar la contratación durante este ejercicio 1992 y esperamos que en el segundo semestre se haga efectiva.

Por tanto, salvo imprevistos, que, por su propia naturaleza, no son previsibles, la realización en los años 1992 —es decir, el año en curso—, 1993 y 1994, que es lo que fija el programa de finalización de este proyecto de ramal de penetración hasta el centro de Parla, tendrá lugar en los términos previstos y yo creo que nada hace pensar en estos momentos razonablemente que la fecha de puesta en marcha de este ramal, de la importancia que nuestro Grupo también reconoce —con las argumentaciones presentadas por el Grupo Popular, es evidente que Parla y para todas las cercanías de Madrid— no pueda tener lugar en los primeros meses del año 1995, tal como estaba previsto.

Creo por tanto, que debe ser entendida nuestra oposición a esta proposición no de ley no más que como una derivación de una lógica formal y no, por el contrario, una discrepancia en un objetivo que este Grupo comparte y el Gobierno al cual este Grupo sustenta está realizando en estos momentos.

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

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, ocho; en contra, 19; abstenciones, una.**

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

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A INCLUIR EN EL SEGUNDO PLAN DE CARRETERAS EL DESDOBLAMIENTO DE LA CN-IV ENTRE SEVILLA Y CADIZ. PRESENTADA POR EL G. P. IU-IC (Número de expediente 161/000212)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la proposición que figura en el orden del día con el número 1, por la que se insta al Gobierno a incluir en el segun-

do Plan de Carreteras el desdoblamiento de la carretera nacional IV entre Sevilla y Cádiz, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: No sé si ya debiera decir en el segundo Plan de Carreteras o en el Plan de infraestructuras, pero, en fin, como cuando se hizo la proposición lo que parecía que se iba a hacer era un segundo plan de carreteras, se ha puesto de esta manera.

El sentido fundamental de esta proposición es que hoy por hoy toda la comarca que gira alrededor de la bahía de Cádiz, integrada por núcleos tan importantes como la propia ciudad de Cádiz, como San Fernando —80.000 habitantes—, Puerto de Santa María —65.000 habitantes—, Jerez —200.000 habitantes—, constituye la única gran conglomeración de población que tiene Andalucía que no posee una carretera nacional desdoblada en su conexión con Sevilla. La única que posee es la autopista de peaje, que cuesta aproximadamente 1.125 pesetas y es una situación, por tanto, francamente discriminatoria con respecto a otros núcleos de Andalucía. Concretamente, Huelva tiene una autovía que la une con Andalucía, también la tiene Granada y solamente Cádiz y el conjunto de núcleos que hay en su entorno no disponen de esta autovía.

Bien pudiera haber sido la autopista, en el caso de que hubiera sido liberada, la que cumpliera esa función. Aun cuando la autopista no tiene un diseño excesivamente adecuado —se realizó con unos conceptos excesivamente tecnocráticos en los años sesenta y setenta, en la confianza de que en Cádiz hubiera un enorme puerto que justificara esa inversión y que luego no se vio correspondida—, lo cierto es que al final la autopista se ha convertido en un tapón para que los gaditanos tengan la posibilidad de utilizar sin peaje una cómoda autovía con dos sentidos y dos carriles en cada sentido como tienen otros lugares de Andalucía.

Nosotros consideramos que esto hoy en día es una reivindicación enormemente sentida por todos estos núcleos que les he señalado, que sienten como un agravio comparativo enorme el que Cádiz, Jerez, San Fernando, Puerto de Santa María y Puerto Real no tengan, como otros núcleos de Andalucía, una autovía sin peaje, y sienten que ha habido una mala planificación en este sentido y que no deben ser los ciudadanos los que tengan que pagar esa mala calificación.

Tanto el Gobierno central como la Comunidad Autónoma han anunciado reiteradamente que no están dispuestos a liberar la autopista de peaje, ya que dicen que el coste es enorme; algunos lo cifran entre 30.000 y 40.000 millones de pesetas. Pues bien, si no están dispuestos a hacerlo porque consideran que el coste es enorme, nosotros, los gaditanos, nos consideramos en el derecho, o en el deber incluso, de exigir que tengamos el mismo tratamiento que el resto de los ciudadanos de la comunidad autónoma, y exigimos, por tanto,

que se nos construya una autovía que no sea de peaje, y que se puede conseguir con tan sólo el desdoblamiento de la carretera nacional IV.

Hay que tener en cuenta que gran parte de los tramos de la carretera Nacional IV —concretamente los más conflictivos y los más costosos— en cierto sentido, están ya en fase de desdoblamiento. Concretamente lo está el del Puerto de Santa María, y concretamente puede estarlo el de Jerez; por tanto, lo que queda de desdoblamiento es menos costoso, a efectos de expropiaciones y a efectos de construcción, porque son los tramos que precisamente no pasan por núcleos urbanos, ni siquiera por núcleos urbanos tan conflictivos como pueden ser éstos de Jerez o del puerto de Santa María.

Nosotros consideramos, además, que el desdoblamiento de la carretera Nacional IV puede tener un trazado de mayor fortuna que la propia autopista, puesto que es un trazado que pasa junto a los núcleos de población, mientras que la autopista, por aquel mero diseño tecnocrático, era una autopista cuyo único punto de conexión era el hipotético puerto en ese momento, aunque actualmente ya va siendo una realidad, del bajo de La Cabeza y Sevilla, pasando a enorme distancia de los núcleos a los que pretendía servir, como era el Puerto de Santa María, Jerez, Los Palacios o Utrera; mientras que la carretera Nacional IV pasa anexa a estos núcleos y, por tanto, puede prestar un servicio extraordinario de comunicación a todo este conjunto de núcleos que se desarrollan en el Bajo Guadalquivir.

Por tanto, nosotros consideramos que hay razones más que suficientes para que esta inversión sea adoptada por el Gobierno; inversión de una rentabilidad social importantísima y que, incluso, puede significar una reactivación económica importante para todos los núcleos a los que va a servir.

Por ello solicito de todas SS. SS. el voto favorable para esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (Pausa.) Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: El Grupo Popular comparte, en esta ocasión, la petición de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya sobre la construcción de una autovía entre Sevilla y Cádiz, tal y como hemos manifestado en numerosas ocasiones, ya que, realmente, nuestra provincia tiene una necesidad importante de mejora de sus infraestructuras de comunicación. Y no sólo se trata de esta petición, sino que el Grupo Popular y el Partido Popular, en numerosas ocasiones, ha mostrado y ha planteado en sus propios programas de Gobierno la necesidad de construir una autovía de las mismas características entre Algeciras y Cádiz.

Nosotros creemos que la gravedad de la situación actual es consecuencia del estado de abandono en el que nos ha tenido el Gobierno socialista durante estos últi-

mos años en el tema de infraestructuras. Prueba de ello es el documento que venía reflejado en una carpeta que nos dieron durante la visita de la Comisión a la Expo de Sevilla, donde aparecía que, a la provincia de Cádiz, como toda inversión para el Plan General de Carreteras 1984/1991 —que se terminará, como todos ya sabemos, prácticamente en 1995— se le asignaban 11.000 millones de pesetas, estando la mayoría de esas inversiones todavía sin terminar, y otras aún no sabemos cuándo se van a iniciar, por muchas promesas de los responsables del Gobierno que se nos vengán haciendo constantemente.

Nosotros apoyamos, por tanto, totalmente esta iniciativa, pero, como estamos cansados de que muchas veces se incluyan en los distintos planes actuaciones que no se prevén en el tiempo y que luego si se han previsto no se cumplen, dando largas porque no hay presupuestos, hemos presentado una enmienda en el sentido de que el compromiso sea, además de la construcción de esa autovía, y dada la prioridad de la inversión y de la necesidad que tenemos de salir de la situación en que nos encontramos, que esa inversión y que esa programación se haga en la primera fase de ese plan intermodal de infraestructuras que ya nos han anunciado y que va a llegar hasta el 2007. Y como nosotros, en Cádiz, no queremos que nuestras infraestructuras mejoren a partir del 2007 —porque, con un poco de suerte, nos va a pasar lo que con este plan— es por lo que solicitamos y pedimos el apoyo de los parlamentarios de esta Comisión y de esta Cámara para que aprueben nuestra enmienda, en el sentido de que esto se contemple en la primera fase de dicho plan, ya que, si no, mucho nos tememos que los gaditanos y nuestros visitantes van a tener que seguir pagando el peaje hasta, por lo menos, el 2007.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo del CDS, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Simplemente para mostrar nuestro apoyo a esta proposición no de ley, en el sentido general y abstracto de mejorar las comunicaciones entre Sevilla y Cádiz. Pero, en todo caso, me gustaría, simplemente, apuntar el hecho de que, en el supuesto de que se adoptara una decisión respecto al desdoblamiento de carretera, se hiciera un estudio de costes sobre la posibilidad de liberar de peaje a la actual autopista Sevilla-Cádiz —además en bastante mal estado de firme— y sus conexiones con las diferentes ciudades que antes nos comentó el portavoz del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Nosotros mostramos, por tanto, nuestro apoyo, pero señalando, sobre todo, la posibilidad de liberar de peaje determinados tramos de autopista, en la medida en que, después de veintitantos años de servicio que lleva esta autopista, sería conveniente plantearse que cumpliera los servicios que ahora cumplen otras nuevas autovías de integración territorial entre Sevilla y Cádiz.

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

El señor **OLEA ALVAREZ**: En nombre del Grupo Socialista, voy a fijar una posición que, probablemente, SS. SS. ya esperan, y es mi oposición a tomar en consideración esta proposición no de ley.

Quiero explicar dos cuestiones. Una, que nos oponemos a la proposición no de ley en sí, tal cual ha sido presentada; es decir, a que se contemple en el segundo Plan de Carreteras, o en el futuro plan de infraestructuras modal, el desdoblamiento del tramo Sevilla-Cádiz; no porque nos oponamos a que se desdoble, sino porque entendemos que no se debe prejuzgar en un plan territorial, en un plan de infraestructuras, y que éste nazca con decisiones ya tomadas y decisiones que, posiblemente, se derivan de un análisis no totalmente ajustado a la realidad de los hechos. Y digo esto porque lo que nos plantea la proposición no de ley es el desdoblamiento del tramo Sevilla-Cádiz y, sin embargo, el ponente del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya no se ha referido en su exposición en este debate nada más que a un punto muy concreto, que es a la conurbación de la bahía de Cádiz. El problema de la conurbación de la bahía de Cádiz es un problema que yo creo que las autoridades responsables, entre otras el director de la demarcación territorial de carreteras de Andalucía occidental, de la que depende dicha carretera y dicha zona, ya tiene en estudio y en elaboración.

Además, entendemos que para realizar un buen plan, aparte de disponer de un conocimiento lo más preciso posible de las necesidades actuales y de la previsión de las futuras, es también básico el disponer la más adecuada utilización de los medios con que se cuenta y optimizar su uso, antes de prever o pedir la ampliación de dichos medios.

Entre Sevilla y Cádiz existe como SS. SS. saben, puesto que ya se ha mencionado aquí, una vía rápida, que es la autopista de peaje, que en este momento está infrautilizada. Con esta proposición no de ley se trata de que esa infrautilización, de la que parece que todos los intervinientes se lamentan, sea aún mayor; es decir, si convertimos una vía, que actualmente tiene una vocación mixta entre vía rápida y vía de reparto, y si la convertimos en una vía rápida entre Sevilla y Cádiz, habremos conseguido dos vías rápidas, de las cuales una, al ser de peaje, se quedará todavía más infrautilizada.

El Grupo Socialista entiende que la solución al problema de la carretera nacional IV, Sevilla-Cádiz, tiene que contemplarse en varias direcciones. Por una parte hay que resolver el problema de las variantes de las poblaciones pues no podemos olvidar que ésta es una carretera que atraviesa ciudades como Los Palacios y El Cuervo, con un importante tráfico local, que, además, sirve de comunicación de otros importantes núcleos, como puedan ser Las Cabezas de San Juan y Lebrija y, a partir de este momento, entra en lo que podríamos

denominar la connurbación de la bahía de Cádiz (Jerez, Puerto de Santa María, etcétera). Resolviendo el problema de estas variantes de población y alcanzando, como, según mis noticias, se pudo intentar, algún tipo de acuerdo con la empresa concesionaria de la autopista, para incrementar el uso de la misma, mediante algún tipo de subvención a los peajes, entendemos que se mejorarían suficientemente las comunicaciones entre todas las ciudades del entorno de la bahía de Cádiz.

En resumen, señor Presidente, señorías, quiero decir que el Grupo Socialista se va a oponer a la proposición no de ley, no porque entendamos que la carretera no deba desviarse, sino porque entendemos que no puede prejuzgarse si la carretera debe o no desdoblarse hasta que la elaboración del nuevo plan modal de transporte terrestre analice todos los parámetros existentes y se pronuncie sobre la necesidad o no de efectuar este desdoblamiento.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Andreu tiene la palabra a los solos efectos de aceptar o no la enmienda que le ha propuesto el Grupo Parlamentario Popular.

El señor **ANDREU ANDREU**: Acepto la enmienda del Grupo Popular sobre esta carretera, que debe desdoblarse, pero por lo visto no puede.

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

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 10; en contra, 17.**

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

— **POR LA QUE LA COMISION DE INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS INSTA AL GOBIERNO PARA QUE EL INSTITUTO NACIONAL DE INDUSTRIA (INI) RESCINDA CON DRAGADOS Y CONSTRUCCIONES, S. A. LA VENTA DE LOS TERRENOS OCIOSOS DE ASTILLEROS DE CADIZ. PRESENTADA POR EL G. P. IU-IC (Número de expediente 161/000215)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos el debate y votación de la proposición no de ley que figura con el número 2 en el orden del día, por la que se insta al Gobierno para que el Instituto Nacional de Industria rescinda con Dragados y Construcciones, Sociedad Anónima, la venta de los terrenos ociosos de Astilleros de Cádiz, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra para su defensa el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Esta propuesta ha quedado antigua, por lo que lamento no haberle avisado

con anterioridad para su retirada. Así, pues, ya no ha lugar porque los terrenos no se han comprado por Dragados y Construcciones, que se ha retirado de este negocio, yo creo que afortunadamente. Esperamos que esos terrenos algún día sean de la ciudad de Cádiz.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Cuevas tiene la palabra.

El señor **CUEVAS DELGADO**: Si se hubiera retirado sin más yo no hubiera intervenido. Pero además de haberla retirado se ha dicho algo más, como que no se tenía que haber metido en no sé qué negocio.

Otra vez volvemos a lo mismo. Esta proposición se retira porque su planteamiento era absurdo y porque al final se comprueba que lo que hemos venido diciendo a lo largo de esta Comisión se ha cumplido: que había una cláusula que si no se cumplía se podía rescindir el contrato, como es el caso de los deslindes que se han efectuado.

Nada más.

La señora Martínez tiene la palabra.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Deseo trasladar al portavoz socialista que la cosa no es como él ha manifestado, sino que el Presidente del INI, en una comparecencia en esta Cámara, dijo que el contrato se había firmado con Dragados, pero que no se había puesto el precio definitivo porque hasta que no se supiera la edificabilidad que iban a tener esos terrenos, el acuerdo no era definitivo. Por tanto, todo lo que dice el portavoz del Grupo Socialista no es real. Además, el INI ha vendido esos terrenos a una sociedad, como en el caso de Renfe, para que no pertenezcan nunca a la ciudad de Cádiz, y las plusvías reviertan en el INI y no en la ciudad de Cádiz.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por finalizado este breve debate.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE, DENTRO DE LA NUEVA TABLA DE TARIFAS TELEFONICAS QUE SE ESTABLECERA TRAS LA APROBACION DEL NUEVO CONTRATO ENTRE EL ESTADO Y LA COMPAÑIA TELEFONICA NACIONAL DE ESPAÑA, LAS LLAMADAS QUE REALICEN LOS USUARIOS AL SERVICIO DE INFORMACION TELEFONICA SEAN GRATUITAS. PRESENTADA POR EL G. PARLAMENTARIO CDS (Número de expediente 161/000295)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a debatir la proposición no de ley que figura con el número 3 en el orden del día, por la que se insta al Gobierno a que, dentro de la nueva tabla de tarifas telefónicas que se establecerá tras la aprobación del nuevo contrato entre el Estado y la Compañía Telefónica Nacional de España, las llamadas que realicen los usuarios al Servicio de Información Telefónica sean gratuitas. Es una pro-

puesta que ha sido presentada por el Grupo Parlamentario del CDS, para cuya defensa tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: El título de la proposición no de ley habla por sí misma, si bien tengo que dar alguna explicación sobre por qué se planteó esta proposición no de ley.

Hay algo que SS. SS. habrán comprobado que está desfasado, y es el contrato-programa, del que se habla en futuro, pero por cuestión de orden de entrada de la proposición no de ley en el debate de la Comisión, ya está fijado el contrato-programa, lo cual no quita para nada la esencia en sí de la proposición no de ley.

Hace poco, en una comparecencia del Presidente de Telefónica, a preguntas de este Diputado, hablando de las nuevas tarifas que se pensaban aplicar por parte de Telefónica, señaló que las llamadas urbanas en España estaban por debajo de la media europea, que había que disminuir la tarifa de las llamadas internacionales y que el servicio de información de la Compañía Telefónica, que se había establecido «ex novo», debía ser sufragado por los usuarios.

Yo le pregunté las razones y dijo que había que hacerlo porque era rentable. La verdad es que creo que la contestación olvidaba que la Compañía Telefónica administra y explota el servicio de telefonía en régimen de monopolio y, por tanto, por parte del Estado se le otorga un servicio público del que debe responder. El servicio público de Telefónica tiene su cara y su cruz. La cara de tener en régimen de monopolio el servicio de telefonía es que hay otros servicios que no son las llamadas estrictamente familiares, sino las comerciales y todos aquellos servicios comerciales, como los que actualmente se han puesto en marcha, como «tele-fax», etcétera, que van a suponer en el futuro un 8 por ciento del PIB. El que una compañía participe del 8 por ciento del PIB es algo muy serio y supongo que algo muy llamativo y muy esperanzador para esta compañía.

La cruz de la Compañía Telefónica es que tiene que atender unos servicios públicos que si los tuviéramos privatizados, o semiprivatizados como me parece que los tienen en Inglaterra con dos compañías, no sería rentable llevar la telefonía a todos los puntos de este país.

Indudablemente, la Compañía Telefónica, en boca de sus propios directivos, jamás cubrirá con tarifas los costes que supone el servicio público de Telefónica. Cualquier kilómetro para llevar a un núcleo rural un servicio de telefonía, incluso si se hace mediante telefonía móvil, es bastante más caro que las tarifas que podrían establecerse de instalación y de uso de este servicio. De ahí que nos parezca que el servicio de información debiera entrar dentro de ese concepto general de servicio público; no pueden ser compensados ingresos y gastos, sino que siempre va dentro de un bloque deficitario, pero que está muy compensado —y lo veremos en la próxima ley de ordenación de telecomunicaciones— por todos los servicios que Tele-

fónica va a administrar en régimen de monopolio y, en el futuro, en régimen de competitividad con otras empresas.

Señalábamos un precedente, y lo he traído aquí, ya en el año 1914, a cuando se remonta la primera disposición que aprobó el Reglamento para establecimiento y explotación del servicio telefónico. En ella el Gobierno exigía a la Compañía Telefónica que todo abonado —en el año 1914— podrá pedir, en caso de urgencia, a la estación central, durante las horas de servicio que ésta tenga designadas, en auxilio de la policía, de servicios públicos o de incendios, cuyo aviso se comunicará inmediatamente a la dependencia oficial que corresponda. Y decía: Las estaciones centrales y locutorios cursarán dichos avisos y las órdenes referentes a dichos asuntos cuando estén suscritos por dependientes de la autoridad.

Es decir, ya hay una larga tradición en España de que el servicio de Telefónica, en su parte de información, sea gratuito. Además, creemos que, con ello, Telefónica no está perdiendo ningún dinero. Es mínima la cantidad que esto supondría a Telefónica. Otra cosa que se podría señalar aquí es la enorme infraestructura que Telefónica tiene dedicada a la información. Creo que la Compañía Telefónica tiene suficiente capacidad de adaptación como para que ese personal dedique sus esfuerzos en otro sentido y, por tanto, que el servicio público no quede mermado de ningún modo.

En todo caso, es a este Parlamento al que corresponde decir al Gobierno que en las próximas tarifas establezca la gratuidad del servicio telefónico en materia informática. Creemos que es muy razonable, que hasta ahora ha sido así y que hace muy poco tiempo se varió que el famoso 003 no fuera gratuito. No tiene sentido alguno e insisto en que es muy razonable, muy oportuno y sería una forma de señalar a todos los españoles que el servicio telefónico está cubriendo un servicio público sabiendo, además, que lo hace con gran déficit y que eso nos dará motivos para poder apoyar que la Compañía Telefónica cursa, en régimen de monopolio o de competitividad, otros servicios, de los que está muy necesitada.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Martínez Sieso.

El señor **MARTINEZ SIESO**: Intervengo muy brevemente para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en relación con esta proposición no de ley presentada por el CDS, que pretende que las llamadas que realizan los usuarios al servicio de información telefónica sean gratuitas.

Nosotros entendemos que en la actualidad, cuando las grandes compañías manufactureras o de servicio de carácter privado, en atención a sus propios clientes y usuarios ofrecen un servicio de información telefónica gratuito, parece un contrasentido que Telefónica, que

presta un servicio público en régimen de monopolio en muchos casos, cobre por informar sobre aspectos de sus propios servicios. Creemos que esto es una falta de consideración hacia los usuarios de la Compañía.

Por otra parte, entendemos que no se puede esgrimir como argumento que, desde que se cobra el servicio de información telefónica, éste funcionando mejor. Creemos que la mejora del servicio de información se debe sustentar más en un incremento de los controles de calidad del propio servicio que en el cobro de los mismos. Por cierto que, según información de nuestro propio Grupo Parlamentario, por una llamada al 003 se cobran seis pasos, prácticamente 23 pesetas por esa llamada, eso contando con que no se corte la comunicación a mitad de la llamada o no lo remitan a otro teléfono para proporcionarnos la información que necesitamos. Si se continúa por esta vía, si se siguen incrementando los precios, el servicio como tal funcionará muy bien porque se producirá un número muy reducido de llamadas, pero los usuarios de Telefónica no tendrán una información correcta sobre aspectos absolutamente necesarios sobre el uso del teléfono.

Además, en la exposición de motivos se hace referencia única y exclusivamente al servicio de información que se presta a través del 003, no se menciona el servicio de información que se presta a través del 005, información para Europa, o del 008, información para el resto del mundo, y parece ser que las pretensiones de la Compañía en la próxima revisión de tarifas es la de incrementar al doble el coste de las llamadas a estos números a través de los cuales se presta la información.

Señorías, nuestro Grupo no comparte en absoluto este planteamiento y se manifiesta a favor de la gratuidad de los servicios de información de la Compañía, tanto a través del 003 como del 005 y del 008. Por lo tanto, anuncio nuestro voto a favor de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida, el señor Andreu tiene la palabra.

El señor **ANDREU ANDREU**: Efectivamente, consideramos que es perentorio que este servicio sea gratuito, fundamentalmente porque si lo son muchos otros servicios de otras compañías, como se ha planteado por parte de algún otro interviniente, no parece lógico que éste no lo sea máxime cuando Telefónica, año tras año, está aumentando de una manera bastante drástica sus tarifas.

Por lo tanto, esta propuesta contará con el total apoyo de Izquierda Unida.

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

El señor **TORRES SAHUQUILLO**: Creo que conviene decir algunas cosas antes de concluir con el criterio del Grupo Parlamentario Socialista.

Para empezar, conviene aclarar que, desde hace muy pocas fechas, existe un nuevo contrato, como SS. SS. saben, firmado entre el Estado y la Compañía Telefónica, que ha venido a regularizar de una vez por todas, a modernizar diría yo, las relaciones entre el Estado y la Compañía Telefónica en España, que, como bien decía el señor Martínez-Campillo, desde 1914 tenían otro carácter. Todos sabemos que la Compañía Telefónica, hasta la firma de este contrato, tenía capacidad normativa en las telecomunicaciones españolas, algo inusual en un país moderno, como es España. El nuevo contrato ha venido a regularizar esa situación; la Compañía Telefónica ya no tiene capacidad ninguna de normar; quien norma, naturalmente, es el Gobierno y, en todo caso, con leyes desde este Parlamento. Por tanto, las nuevas relaciones que se han creado entre el Gobierno y la Compañía Telefónica son las relaciones entre el Estado y una compañía privada que presta servicios públicos. Repito, una compañía privada que presta servicios públicos y que no dependen en absoluto de los Presupuestos Generales del Estado. De esos servicios públicos, algunos, muy poquitos ya, los presta en régimen de monopolio y la inmensa mayoría de ellos los presta en servicio de concurrencia o de competencia libre con otras compañías que ya están instaladas y otras que se van a instalar.

Por tanto, la situación es bien distinta, y de ahí que la Compañía Telefónica, como cualquier otra compañía privada que presta unos servicios mediante un contrato privado con el Estado, deba estar sujeta, como lo está, a una serie de condiciones, pero deba tener también en cuenta que tiene que conseguir unos beneficios para satisfacer a sus accionistas y, al mismo tiempo, tiene que procurar que el servicio que presta sea el mejor posible.

Lo decía el señor Martínez-Campillo: la cruz de Telefónica es que tiene que atender un servicio público básico, como es el telefónico, que tiene que extenderlo a todo el Estado, que tiene que atender a multitud, prácticamente 8.000, de municipios rurales, que en su inmensa mayoría jamás se financiarán exclusivamente por la vía tarifas del mismo servicio telefónico básico. Y, por tanto, crean un déficit tremendo que Telefónica, evidentemente, compensa con otros servicios que presta que le son más rentables, y sobre todo en algunas provincias españolas —quiero recordar— las cuentas de Telefónica son deficitarias, porque, por desgracia, no pueden serlo de otra manera.

Dicho esto, conviene añadir lo siguiente. El servicio del 003, que en la proposición no de ley se pretende que sea gratuito, es un servicio cuyo mantenimiento en el año 1991 cuesta a Telefónica 14.693 millones de pesetas. Esto, que puede parecer una cifra exagerada, tiene sus explicaciones y vamos a intentar darlas.

El coste medio por llamada para Telefónica supone 105,57 millones de pesetas, porque, aunque alguien ha dicho que las llamadas se iban a reducir, en 1991 las llamadas a este servicio han supuesto 139,2 millones.

Las personas que atienden este servicio en el conjunto de las direcciones provinciales de Telefónica en toda España son un total de 3.279, de las cuales la inmensa mayoría quiero recordar que proceden de telefonistas que estaban en excedencia ilimitada por razón de matrimonio. Seguramente ustedes recordarán que el Tribunal Supremo dictó una sentencia por la cual obligó a Telefónica a readmitirlas. Eso ¿por qué fue así? Porque en su día en Telefónica una telefonista por razón de matrimonio no podía pedir una excedencia temporal y luego regresar, sino que si se decidía a hacerlo tenía que pedirla ilimitada y sólo podía optar al reintegro en la Compañía en el momento en que se convirtiera en cabeza de familia; evidentemente, entonces sólo se planteaba el supuesto de viudedad, pero más tarde también se planteó, como es lógico, con arreglo a las leyes españolas, el supuesto de divorcio. Pues bien, todas estas personas, más 38 personas en los departamentos centrales de Madrid, teniendo en cuenta que la inmensa mayoría de ellas tienen una antigüedad superior a los 25 años, por las razones que comentaba, suponen unos costes impresionantes para el servicio.

Aparte de esto, Telefónica en los últimos tres años ha hecho una inversión en dicho servicio de 1.600 millones de pesetas, fundamentalmente en equipamiento informático, puesto que el servicio se había quedado un poco obsoleto en cuanto a las posibilidades de operación, y tiene previsto invertir unos 7.000 más en equipos de conmutación y transmisión para el propio servicio. Esto hace, por tanto, que el coste del servicio previsto incluso para el futuro sea aún mayor del que he expuesto.

Los ingresos en 1991 por el mismo servicio para la Compañía Telefónica fueron de 4.064 millones de pesetas; por tanto, es un servicio claramente deficitario. Es decir, la Compañía Telefónica no está cargando al usuario del servicio el coste real de ese servicio, y eso es algo que, como ustedes saben, crea una serie de problemas que yo no sé cómo se van a resolver, porque, evidentemente, como ustedes bien saben también, la tarifa de Telefónica no está sujeta a criterios de Telefónica o a un marco estable, como están las eléctricas, sino que es el Gobierno el que debe, en última instancia, aprobar o no las subidas tarifarias de Telefónica.

El precio medio por llamada a este servicio es de 31,2 pesetas (corrijo lo que se dijo antes) y, por tanto, lo que conviene aclarar es que, siguiendo los criterios que la Comunidad Económica Europea ha expuesto y que Telefónica y el Estado español van poniendo en marcha, debe procurarse que no haya subvenciones cruzadas entre servicios; es decir, debe imputarse a cada servicio el coste real que éste tiene. Esto no ocurre en el servicio del 003, que, repito, es claramente deficitario todavía. Yo no sé cuándo va a ser posible convertirlo en un servicio con resultado cero, por decirlo de alguna manera, pero quiero aclarar algo: el servicio telefónico del 003, cuando uno lo requiere desde su domicilio particular o desde una empresa, tiene a su disposición una guía telefónica con una exhaustiva información. A ma-

yor abundamiento, ustedes seguramente conocen que la Compañía Telefónica en este momento está editando ya una guía autonómica nueva, en la inmensa mayoría de las comunidades autónomas, con lo cual pone a disposición del usuario, no solamente la información telefónica de su provincia, sino la información telefónica de su región, con lo cual multiplica en algunos casos por varios números la información escrita de la que en este momento dispone el usuario en su domicilio particular y, por tanto, evita en buena medida muchas de esas llamadas que se producen en estos momentos al 003, evita por tanto también un coste al usuario, y evidentemente lo que va a producir, por cierto, va a ser todavía un mayor déficit en la explotación del servicio del 003 para la Compañía Telefónica.

Luego, siendo esto así, y teniendo en cuenta algo muy importante, que en las situaciones en las que un usuario puede verse evidentemente comprometido a pedir al 003 una información telefónica es cuando se encuentre en la calle, sin una guía telefónica a su alcance, ustedes saben que las llamadas al servicio 003 por cabina son gratuitas. Es decir, que cuando realmente el usuario puede de verdad necesitar ese servicio, por no tener a su alcance una guía telefónica, y utiliza una cabina telefónica en la calle, estas llamadas son gratuitas.

Por tanto, yo creo que el espíritu de la proposición no de ley del Grupo parlamentario del CDS está bastante bien reflejado en esta situación.

Por otra parte, parece lógico que si el criterio fuera que este servicio fuera gratuito, lógicamente la Compañía Telefónica tendría, yo creo, perfecto derecho a pedir al Estado, en este caso al Gobierno, que es el que lo representa, que eso lo repercutiera en las tarifas de otros servicios.

A nosotros nos parece que eso es negativo; negativo por cuanto podría suponer, aunque fuera ligero, un incremento de las tarifas que no tiene por qué darse, y negativo porque además vamos en contra incluso de los criterios de la Comunidad Económica Europea, y es que haya servicios que sean subvencionados por otros.

Por tanto, no parece razonable que el coste del servicio 003 tengan que pagarlo otros usuarios, mediante tarifas, que a lo mejor no lo utilizan, sino que lo razonable parece ser que lo paguen los usuarios que lo utilizan. Por otra parte, si no fuera así, el Estado tendría que estar dispuesto a incluir una partida en los Presupuestos Generales del Estado para subvencionar a la Telefónica por el lucro cesante, si de lucro se puede hablar en un servicio deficitario.

Como el Grupo Socialista no está por la labor de que los Presupuestos del Estado den ni una sola peseta a Telefónica, y yo supongo que los demás Grupos tampoco, ni Telefónica misma lo desea, nos parece que es lógico que esto siga funcionando así, que no sea gratuito el servicio para todos los usuarios, que siga siendo gratuito el servicio en las llamadas desde cabina telefónica, y por estas razones nuestro Grupo parlamentario se va a oponer a la proposición no de ley.

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

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 19.**

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

**— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE PROCEDA A LA ELABORACION DEL PROYECTO PARA LA CONSTRUCCION DE UN AEROPUERTO EN EL CAMPO DE GIBRALTAR, PRESENTADA POR EL G. P. POPULAR (Número de expediente 161/000314)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la última de las proposiciones no de ley previstas en el orden del día de la sesión de hoy, por la que se insta al Gobierno a que proceda a la elaboración del proyecto para la construcción de un aeropuerto en el Campo de Gibraltar, presentada por el Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Como ha quedado bien palpable en la intervención de la primera proposición no de ley que se ha visto hoy en esta Comisión, el gran déficit de infraestructuras para las comunicaciones que padecemos en la provincia de Cádiz, y sobre todo en el Campo de Gibraltar, es una realidad cotidiana que venimos padeciendo día a día los habitantes de la provincia de Cádiz. Realidad incluso reconocida en esta Cámara por el señor Pérez Touriño, Secretario General para las Infraestructuras, que expresaba el 5 de junio de 1991 que el Campo de Gibraltar era uno de los espacios con peor nivel de accesibilidad del conjunto del territorio nacional. Por tanto, estamos hablando de algo que es reconocido por el propio Gobierno.

Lo grave de este asunto es que la provincia de Cádiz y el Campo de Gibraltar no tienen estos problemas por generación espontánea, no es algo que se haya producido hace tres o cuatro años; lo venimos padeciendo desde hace muchos años y, lo que es más llamativo, el Gobierno socialista, que lleva gobernando nuestro país desde hace diez años, y que elaboró un plan de infraestructuras, un plan de carreteras que tuviera vigencia en 1991, se olvidó básicamente de las comunicaciones de la provincia de Cádiz y del Campo de Gibraltar con el resto del país.

Por tanto, cuando el 2 de diciembre de 1987 se firmó entre España y el Reino Unido un acuerdo para la utilización conjunta del aeropuerto de Gibraltar, se nos abrió a todos una puerta a la esperanza bastante importante, porque pensamos que se iba a romper, aunque fuera en parte, el aislamiento al que estamos sometidos en el Campo de Gibraltar, como decía antes,

y, por tanto, íbamos a acceder a una mejora de nuestra situación económica y social, que buena falta nos hace.

Han pasado ya casi cuatro años y medio desde que se plasmara este acuerdo y de él, nada de nada, señor Presidente. Tanto es así que nosotros, el Grupo Popular, ya el año pasado, en el mes de mayo, presentamos una proposición no de ley para ver en el Pleno sobre la utilización conjunta del Aeropuerto de Gibraltar.

Por si fuera poco, miembros destacados del Gobierno han reiterado en numerosas ocasiones que, si no se llegaba a la utilización conjunta de dicho Aeropuerto, el Gobierno se embarcaría en construir en el Campo de Gibraltar un aeropuerto alternativo al de Gibraltar. Lo que no sabemos hasta ahora es qué plazos ha dado el Gobierno para llegar a que se plasme este acuerdo con el Reino Unido y qué plazos se ha marcado para, de una vez por todas, iniciar los estudios sobre la ubicación y el proyecto para construir este aeropuerto alternativo. Y no sólo lo han dicho altos cargos del Gobierno, sino que, incluso, en una reunión que mantuvo el Ministro de Asuntos Exteriores, el 2 de marzo de 1991, celebrada en Londres con el Ministro de Asuntos Exteriores inglés, según se nos dijo, el Ministro español le comunicó al Ministro inglés que si no se llegaba a una pronta resolución del acuerdo de la utilización conjunta, nuestro país se vería obligado a construir este aeropuerto alternativo.

El tiempo pasa, en 1993 el Campo de Gibraltar-Cádiz se convertirá en frontera casi única del sur de Europa con un Continente como el de Africa, situación creo que importante para nuestro país y para la provincia de Cádiz. Nosotros tememos que si no se construyen estas infraestructuras, si no se puede utilizar de una vez por todas el aeropuerto de Gibraltar de forma conjunta o no se construye un aeropuerto, los únicos ciudadanos que se van a beneficiar de esta situación estratégica que tiene el Campo de Gibraltar y la provincia de Cádiz van a ser los de Gibraltar. Es una situación intolerable como país e intolerable como ciudadano de la provincia de Cádiz, porque estamos muy cansados de ser los vecinos pobres de un emporio de riqueza como es Gibraltar, siendo además nosotros los que asumimos todo el desgaste y todos los problemas de ese paso tan importante de ciudadanos de otros países a través de nuestra provincia, sin nada a cambio, sin infraestructuras, sin seguridad, sin aeropuerto. La verdad es que ya estamos muy cansados de esta situación, y es por lo que el Grupo Popular se ve obligado, además de a presentar hace un año esta proposición no de ley para debatirse en Pleno, a presentar esta propuesta para la elaboración de este proyecto del aeropuerto alternativo, porque queremos saber, de una vez por todas, qué va a pasar con esta situación.

Nosotros sabemos, porque somos conscientes de que las necesidades son muchas en el campo de la infraestructura para nuestro país, sabemos que sería un dinero necesario para otras cosas y que sería mejor la utilización conjunta, pero no podemos esperar doscientos años más para dicha utilización conjunta de este

aeropuerto. Por tanto, queremos saber la verdad sobre las intenciones del Gobierno. Por eso hacemos esta propuesta que creemos que está bastante justificada, porque no se puede hablar desde la lejanía de una situación que venimos padeciendo día a día. No se puede hablar de la importancia del Campo de Gibraltar y de la provincia de Cádiz en nuestro país. No se puede hablar de su posición preeminente en cuanto a la situación estratégica y no se nos puede dejar más en esa situación de abandono a que nos tiene sometido el Gobierno Socialista. Por ahí lo único que entra con toda facilidad y que no necesita aeropuerto, por desgracia, es la droga y los narcotraficantes, y ya estamos muy cansados.

El señor **PRESIDENTE**: Ha presentado una enmienda el Grupo de Izquierda Unida. Para su defensa tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: No se sorprendan ustedes de que se pidan tantas infraestructuras para la provincia de Cádiz porque las inversiones del 92 van casi todas a Sevilla.

El problema importante del Campo de Gibraltar en comunicaciones, no sólo con el aeropuerto, se agrava cuando tiene una estructura tan desordenada como la que tiene esta comarca, estructura que en gran parte se debe a que es una comarca que ha quedado un poco a trasmano en el conjunto de la península, a que, encima, como se ha narrado anteriormente, es frontera con África, y no sólo eso, sino, desgraciadamente, también es frontera con el Reino Unido, teniendo a Gibraltar de por medio. Esto crea situaciones enormemente irracionales que como son objetivas todos tenemos que reconocerlas, y también las reconoce el Gobierno. En algunas respuestas que da el Gobierno sobre el estado aeroportuario del Campo de Gibraltar habla de la situación tan irracional como que haya un aeropuerto en el Campo de Gibraltar, que, por una parte, no pueden utilizar los campos gibraltareños y, por otra, es una de las mayores agresiones al medio ambiente urbano como es el aeropuerto de Gibraltar, que está en medio de una ciudad o de un continuo urbano como es La Línea y Gibraltar. Es una situación que algún día debe solucionarse.

Incluso, la solución que se prevé en el acuerdo hispano-británico de que haya una utilización conjunta no puede ser un acuerdo que sea algo más que provisional, porque, a nuestro juicio, no es aceptable de ninguna manera que esa situación, cuando se produzca —todavía no se ha producido, porque, como todas SS. SS. saben, Gibraltar y concretamente el Reino Unido en su representación no termina de cumplir el acuerdo—, si algún día se cumple, no puede pervivir esa situación durante mucho tiempo. Por tanto, consideramos que en su concepción es justo lo que plantea el Grupo proponente de que hay que solucionar la situación aeroportuaria del Campo de Gibraltar.

La enmienda que formula Izquierda Unida se refiere fundamentalmente a la ubicación de ese aeropuerto. Pa-

ra nosotros es muy importante ese tema. Nosotros no deseamos ninguna posible ubicación, ni siquiera deseamos como posible el actual aeropuerto de Jerez, convenientemente conectado con el Campo de Gibraltar, ya que la conexión que hoy tiene el aeropuerto de Jerez con el Campo de Gibraltar es infame, por no llamarla de otra manera, porque es una carretera de mal trazado, de peor firme y que no puede servir como punto de conexión de una comarca con tan gran número de habitantes como es el Campo de Gibraltar con un aeropuerto.

Pueden existir otras ubicaciones, pero nos parece enormemente importante, en el caso de que existan otras, que el estudio que se haga de las mismas sea extremadamente racional, teniendo en cuenta el posible deterioro medioambiental que puede surgir de una operación de esta naturaleza. Porque el ecosistema del Campo de Gibraltar es muy frágil, pero todavía podemos conservarlo en un estado bastante aceptable, ya que tiene una gran calidad paisajística, como muchos saben. De hecho los primeros que lo saben son todos aquellos que tienen el suficiente dinero como para veranear en Sotogrande, que es una zona extraordinaria donde vive gente de muchísimo dinero.

Consideramos que el problema de la ubicación es fundamental. No se puede hablar de construir un proyecto en el Campo de Gibraltar sin más, sino que es necesaria una propuesta de estudio de impacto medioambiental y de ubicación enormemente seria y rigurosa, e, insisto, sin desechar la posibilidad de que sea el propio aeropuerto de Jerez el que asuma esta función con una conveniente conexión con el Campo de Gibraltar.

Por lo tanto, presentamos esta enmienda que confiamos que el Grupo proponente tenga a bien aceptar.

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

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Santos Jurado.

El señor **SANTOS JURADO**: Parece que Cádiz está de moda hoy en día.

En primer lugar y antes de entrar en el fondo de la cuestión, quisiera resaltar y dejar claro, porque así ha iniciado el tema la señora Martínez, que ningún Gobierno hasta ahora ha realizado una inversión en infraestructuras en el Campo de Gibraltar como se está realizando actualmente, todo ello unido a las previsiones que existen de obras de infraestructuras. La autovía Algeciras-San Roque hoy ya es una realidad y está en servicio; están en licitación tramos concretos de San Roque a Estepona, que también nos afectan en cuanto a la comunicación con la comarca; la Junta de Andalucía ya ha anunciado tramos concretos de desdoblamiento de esa autovía Jerez-Los Barrios; concretamente el Puerto de Algeciras tiene una inversión para este año que ronda los 4.000 millones de pesetas; la variante de Algeciras, tremendamente necesaria, está en ejecución

y finalizándose. No voy a dar más datos, aunque podía dar muchos más. Lo que ocurre es que las cosas se ven según el cristal con que se miren. La señora Martínez, y también en alguna ocasión el señor Andreu, lógicamente en su papel de oposición —aunque a veces creo con excesiva exageración— insisten en ver la botella medio vacía, y nosotros, creo que palpando un poco la realidad y lo que perciben los ciudadanos de la zona, vemos la botella medio llena, aunque seguimos trabajando, lógicamente, para que esta situación sea todavía más idónea. Insisto, ningún Gobierno hasta ahora ha realizado inversiones como se están realizando en el Campo de Gibraltar.

Entrando en el fondo de la cuestión, obviamente quisiera dejar claro desde el principio de mi intervención aquí que no estamos tratando simplemente de una obra de infraestructura normal de un aeropuerto, por muy importante que sea; la necesidad de construir un aeropuerto en el Campo de Gibraltar se inscribe en el contexto de la persistencia colonial de Gibraltar todavía en estos tiempos que corren, desgraciadamente.

Efectivamente, como se ha dicho anteriormente, a pesar de los acuerdos de Londres entre España y el Reino Unido de 1987, donde se incluyó la utilización conjunta del aeropuerto de Gibraltar, estamos hoy en día en la misma situación, es decir, las autoridades británicas no han procedido a ejecutar este acuerdo. Ese inmovilismo británico provocó que nuestro Ministro de Asuntos Exteriores, señor Fernández Ordoñez, aprovechando la reunión bilateral anual con su homólogo británico, planteara la construcción de un aeropuerto propio español en la zona. Este anuncio fue reiterado precisamente en el Pleno del Congreso de los Diputados, a pregunta del Diputado que les habla, por el Ministro de Asuntos Exteriores días más tarde.

Desde ese momento y a la vista de los acontecimientos, no se ha perdido el tiempo. El Gobierno ha acometido los estudios iniciales correspondientes, en relación con las necesidades de la zona, su infraestructura, el potencial de tráfico existente y los posibles emplazamientos. Por tanto, en relación con lo que acaba de decir el señor Andreu ya podemos dar por hecho lo que ha planteado.

Hay que tener en cuenta también que ha incidido en el tema el hecho de que el aeropuerto actual, construido por los británicos en el istmo (y no quiero dejar pasar la ocasión para repetir también istmo español, territorio español, porque no renunciamos a ese litigio; no está reconocido en ningún sitio que se haya cedido la soberanía de ese territorio), es peligroso porque está insertado en una aglomeración urbana importante y sólo las circunstancias políticas de este tema propiciaron su utilización como aeropuerto.

Quiero valorar también, en nombre del Grupo Socialista, la modificación que supone el texto actual de la proposición del Grupo Popular en relación con una anterior presentada hace un año por el mismo Grupo por la que se pretendía instar al Gobierno al cumplimiento urgente de ese acuerdo de uso conjunto del aeropuer-

to, cuando como todos sabemos, y lo hemos dicho anteriormente, la puesta en práctica del acuerdo dependía del Gobierno británico, que era quien debía instar a las autoridades locales gibraltareñas a poner en práctica dicho acuerdo. El texto de la proposición actual del grupo Popular es compartido por el Grupo Socialista, se adecua a nuestro planteamiento, es coherente con la política del Gobierno en relación con Gibraltar y también porque damos respuesta con ello a las necesidades de la comarca. Por tanto, nosotros votaremos favorablemente esa proposición.

Por último, quisiera aprovechar también para resaltar, desde el Grupo Socialista, el deseo de mantener el consenso de todas las fuerzas políticas en relación con este importante tema de Gibraltar. Así ha venido siendo en las distintas reuniones de la Comisión de Asuntos Exteriores y recientemente además explicitado en la resolución aprobada en el debate sobre el estado de la nación. Eso nos parece tremendamente útil para mantener nuestra justa reivindicación ante la única colonia que sigue existiendo en la Europa de 1992 y que sólo viene causando problemas y recelos entre dos países amigos como son España y el Reino Unido. **(La señora Martínez Saiz pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Martínez, le doy la palabra a los solos efectos de señalar si acepta o rechaza la enmienda planteada por el Grupo de Izquierda Unida.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, primero quiero aprovechar este turno de palabra que me da el Presidente para felicitar al señor Santos por haber conseguido estar presente en una Comisión como la de infraestructuras cuando se debate un tema de Cádiz. Creo que es de las pocas veces y eso pienso que ha sido importante para la provincia de Cádiz, porque el apoyar una propuesta como esta el Partido Socialista creo que va a ir adelante con más agilidad y rapidez.

Refiriéndome al turno de palabra que me ha dado el Presidente, quiero decir que como para la elaboración de un proyecto es previo que se hagan los estudios necesarios para la ubicación y después pasar a la siguiente elaboración del proyecto, no creo que haya ningún inconveniente para que acepte el Partido Socialista que en el texto de la proposición no de ley se diga que se proceda a la elaboración de los estudios necesarios (porque sabemos que hay algunos, pero no lo sabemos oficialmente) para la posible ubicación y posterior proyecto de ejecución de dicho aeropuerto, en caso de que sea necesario. **(El señor Santos Jurado pide la palabra.)**

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

El señor **SANTOS JURADO**: Señor Presidente, pido la palabra por alusiones en cuanto a la reciente intervención de la señora Martínez, en relación con mi presencia en la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: No hay alusión.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Le he felicitado.

El señor **SANTOS JURADO**: Señor Presidente, ha saludado mi presencia en la Comisión por primera vez, y solamente quiero decir una frase, que siento un tremendo placer de oír a la señora Martínez —y no se malinterprete lo que acabo de decir—, pero no hasta el punto de dejar otras Comisiones a las que pertenezco para estar continuamente oyendo sus intervenciones, que las oigo con tremendo interés, obviamente. Estamos de acuerdo con la modificación del texto que se propone.

El señor **PRESIDENTE**: Hay que señalar que el señor Santos no es miembro de la Comisión.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: No había dicho que estuviera en todas las intervenciones, sino para las que se refieren a la provincia de Cádiz, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, la proposición no de ley que ha sido objeto de debate queda del siguiente modo: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que proceda a la elaboración de los estudios necesarios para la posible ubicación de un aeropuerto en el Campo de Gibraltar.»

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Ubicación y posterior proyecto.

El señor **PRESIDENTE**: Si se acepta la enmienda en los términos en los que la plantea Izquierda Unida, sólo se habla de estudios necesarios para la posible ubicación.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Como previamente a cualquier elaboración de un proyecto hay que hacer los estudios de ubicación, no pasa nada porque las dos cosas vengan reflejadas en el texto.

El señor **PRESIDENTE**: Su señoría plantea una transacción.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Exactamente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún Grupo se opone a la misma?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: ¿Cuál es exactamente la transacción?

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Que la proposición diga: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que proceda a la elaboración de los estudios necesarios para la ubicación y posterior proyecto de la construcción de un aeropuerto en el Campo de Gibraltar.»

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Si es así, estamos conformes.

El señor **PRESIDENTE**: El texto que vamos a someter a votación es el siguiente, con la aceptación de esta enmienda transaccional: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que se proceda a la elaboración de los estudios necesarios para la posible ubicación y posterior proyecto de un aeropuerto en el Campo de Gibraltar.»

Vamos a pasar a la votación.

**Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

— **RATIFICACION DE LA PONENCIA ENCARGADA DE INFORMAR EL PROYECTO DE LEY SOBRE MEDIDAS URGENTES PARA LA PROGRESIVA ADAPTACION DEL SECTOR PETROLERO AL MARCO COMUNITARIO, PROCEDENTE DEL REAL DECRETO-LEY 4/1991, DE 29 DE NOVIEMBRE (Número de expediente 121/000075)**

El señor **PRESIDENTE**: Antes de levantar la sesión, hay una cuestión de trámite, que es la ratificación de la Ponencia sobre el texto de la ley del petróleo. Supongo que SS. SS. la ratifian por asentimiento. Las propuestas que cada uno de los Grupos han hecho tienen que pasar por el pleno de esta Comisión. ¿Hay asentimiento? (**Asentimiento.**)

Les quiero comunicar también que la Mesa de esta Comisión había cerrado el plazo para presentación de propuestas de resolución referentes al Plan Energético Nacional el día 2 a las 14 horas. Ante la solicitud de algunos grupos parlamentarios de que se amplíe este plazo, la Mesa, que se va a reunir a continuación, lo piensa ampliar hasta el próximo lunes día 6 a las 14 horas, para conocimiento de todos los señores Diputados. Señoras y señores Diputados, se levanta la sesión.

**Eran las doce y cincuenta y cinco minutos.**

Imprime RIVADENÉYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 247-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961