



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 478

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 88

celebrada el miércoles, 10 de junio de 1992

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|---|---------------|
| — Por la que se insta al Gobierno a que la ampliación de vías férreas que atraviesan las localidades de Alfafar, Benetusser, Sedaví y otras en las cercanías de Valencia se condicione al enterramiento de las mismas. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, núm. 187, de 24-5-91) (número de expediente 161/000246) | 14084 |
| — Por la que se insta al Gobierno para que, antes del 31 de marzo de 1992, apruebe el Reglamento General de Carreteras. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, núm. 262, de 13-2-92) (número de expediente 161/000325) | 14089 |
| — Por la que se insta al Gobierno a aprobar un Plan para la reconversión del sector aduanero, que contemple tanto medidas laborales, ocupacionales y formativas, como de ayuda a la reindustrialización de las zonas afectadas por la desaparición de trámites aduaneros. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió («B. O. C. G.», Serie D, núm. 265, de 20-2-92) (número de expediente 161/000330) | 14091 |

- **Por la que se insta al Gobierno a que, en el plazo máximo de tres meses, presente el proyecto definitivo de ejecución del enlace entre la autovía de Levante y la vía de penetración hasta la ciudad de Alicante y la circunvalación prevista, así como a que, en el plazo máximo de un mes, adopte las previsiones conducentes a la evitación de riesgos de accidentes. Presentada por el Grupo Parlamentario del CDS («B. O. C.G.», Serie D, núm. 270, de 5-3-92) (número de expediente 161/000347)**

14094

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

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, vamos a iniciar la sesión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día figura el debate y votación de seis proposiciones no de ley.

Hemos recibido una notificación del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida en la que nos plantea que se posponga la que se incluye en el orden del día con el número 3. Igualmente, se ha solicitado verbalmente que se posponga la número 1. Señores Diputados de Izquierda Unida, cada vez que hacemos el trámite de debatir proposiciones no de ley nos encontramos en una situación similar, porque siempre los representantes de Izquierda Unida han retirado alguna, y su Grupo es el que más proposiciones no de ley tiene.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, para una cuestión de orden. Aunque ha sido Izquierda Unida el Grupo que ha presentado estas iniciativas, corresponde a nosotros hacer el ruego de que se retiren. Lo digo para aclarar el malentendido que pudiera existir. **(Risas.)**

El señor **PRESIDENTE**: Entonces, me dirijo a los dos Grupos que han solicitado la retirada.

Como saben SS. SS., nosotros, al ordenar los debates, tenemos una sobrecarga enorme de temas pendientes. La Mesa estuvo discutiendo, a la vista de los acontecimientos, introducir ocho proposiciones no de ley, pero ocho proposiciones no de ley teóricamente no se pueden debatir en una sesión, y, al final, decidimos hacer seis. Pero si en cada sesión que traemos proposiciones no de ley decaen dos, vamos a terminar pronto y con la sensación de que esta Comisión quiere trabajar menos, y no es cierto, porque quiere trabajar mucho, todo lo que sea posible. **(El señor Vázquez Romero pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Señor Presidente, líbrese usted de esa sensación de trabajar poco, porque yo creo que se trabaja bastante.

La primera proposición se pospone porque ayer era el día de la región de Murcia en la Expo, y diputados del Grupo Socialista, con un criterio aceptable, han estado presentes en ese evento y nos han pedido que hiciéramos la gestión de posponerla.

El motivo de posponer el punto 3 es que el Diputado experto de nuestro Grupo en ese tema está en una situación de parecida enjundia, que es asistir a la cumbre de Río. Por lo tanto, es posible que ocasionalmente nuestro Grupo posponga alguna proposición, pero siempre será por razones altamente justificadas, señor Presidente.

DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY:

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE LA AMPLIACION DE VIAS FERREAS QUE ATRAVIESAN LAS LOCALIDADES DE ALFARFAR, BENETUSSER, SEDAVI Y OTRAS EN LAS CERCANIAS DE VALENCIA, SE CONDICIONE AL ENTERRAMIENTO DE LAS MISMAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000246)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a tramitar las proposiciones no de ley que quedan pendientes. En primer lugar, la que figura con el número 2, que es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que la ampliación de vías férreas que atraviesan las localidades de Alfafar, Benetusser, Sedavi y otras en las cercanías de Valencia se condicione al enterramiento de las mismas, planteada por el Grupo parlamentario de Izquierda Unida.

Tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Entrando directamente en la proposición no de ley que plantea nuestro Grupo, quiero decir a SS. SS., como ya saben, porque en alguna ocasión anterior este tema ya se discutió en esta Comisión, que los pueblos del sur de Valencia capital, los que se citan en el epígrafe que leía el Presidente,

que son Alfafar, Benetusser, Sedaví y otros, sufren desde hace años una situación que es producto del desarrollo urbano experimentado en las últimas décadas; es una situación que se caracteriza por estar atravesados todos ellos, casi por la mitad, por el tendido de las líneas del trazado ferroviario. Son muchos miles de ciudadanos los que se encuentran afectados por esta situación, que incide en su vivir cotidiano y que altera los derechos fundamentales de los mismos, desgraciadamente, y en algunos casos, hasta el derecho a la vida, el derecho a la integridad física o el derecho al ocio, pero de manera cotidiana el derecho a la libertad de movimientos, porque ese cinturón de hierro que supone el trazado ferroviario atravesando esos pueblos sólo tiene determinadas vías muy concretas de atravesarlos, ese trazado ferroviario dificulta de una manera importante el acceso a zonas como El Saler, como la Albufera, etcétera, zonas de esparcimiento de miles de ciudadanos valencianos. Añádanse a ello las dificultades para un planeamiento urbanístico equilibrado, razonable, coherente, así como los costes económicos que esta situación implica para el transporte de mercancías, de viajeros, etcétera.

Hasta la fecha, Renfe ha venido manteniendo una posición inflexible en orden a discutir, a tratar de encontrar una solución definitiva a esta situación, y alegaba razones de distinto tipo. En primer lugar, razones de carácter económico. Decía que encontrar esa solución definitiva, que lógicamente pasa por el enterramiento de las vías, tenía un coste económico desorbitado, im- planteable. En nuestra opinión, este tipo de consideraciones no son de recibo. Se ha puesto de manifiesto que Renfe puede llevar a cabo operaciones de esta naturaleza, y recientemente ha realizado una en la propia capital de Valencia, pero se han hecho también en otras ciudades y Renfe las ha asumido, aunque eran de mucha mayor envergadura económica que la que estamos planteando aquí y se han llevado a cabo con el aporte y con la solidaridad de todos los ciudadanos del Estado.

Se dieron también razones de carácter técnico, que se concretaban, fundamentalmente, en que era difícil llevar a cabo la operación mientras no estuvieran exactamente delimitadas las características y la ubicación de la estación central de Valencia, que SS. SS. conocen también, porque en alguna ocasión se ha planteado en esta Comisión que está pendiente de una solución definitiva la actual estación Norte, que debe ser sustituida por otra que desempeñe un papel mucho más moderno y mucho más eficaz desde el punto de vista del transporte.

Esta posición inflexible que ha venido manteniendo Renfe hasta la fecha ha motivado que los vecinos y los municipios de la zona en ocasiones se hayan opuesto a la adopción de soluciones provisionales, de pequeños parches, que tendrían aspectos positivos, pero que los vecinos consideraban que su aplicación podría incidir en retrasar y en hacer aún más difícil la verdadera solución definitiva. Al día de hoy, y tras un amplio deba-

te que se ha desarrollado, entre otros sitios, en esta Cámara, se ha visto que realmente no hay razones verdaderas que obstaculicen abordar una solución definitiva.

Pero a todo esto se añade un dato nuevo, que creo que cambia el panorama, es el dato de que a la propia Renfe tampoco le conviene ya la actual situación. En efecto, Renfe se ve en la necesidad de abordar unas exigencias crecientes del tráfico ferroviario que tiene la tercera capital de España, que es Valencia, zona, además, con un peso económico importantísimo. Entre esas exigencias se encuentra la de una mejora precisamente en dicho transporte ferroviario. Y, entre otras carencias, esta mejora pone de manifiesto la limitación de las escasas vías que en estos momentos circulan por el sur de Valencia y que son las que permiten la conexión, por ejemplo, con Madrid, vía Albacete.

La actual situación implica, desde el punto de vista técnico, dificultades importantísimas para la ampliación de las vías necesarias. Esa ampliación de vías, imprescindible y urgente, tiene en la actual situación unas dificultades técnicas casi insalvables, pero, desde luego, las que son insalvables, en nuestra opinión, son las dificultades sociales, precisamente porque los ciudadanos de esa zona están sufriendo gravemente una situación ya mala y que, de producirse sin más la ampliación de vías, difícilmente sería sostenible y aceptable por los mismos.

Este es el motivo de que hayamos presentado esta proposición no de ley. Con la misma pretendemos que Renfe cumpla con sus obligaciones, y su obligación prioritaria es la de dar un mejor transporte; mejor transporte que, en el caso de Valencia capital, implica no sólo mejores infraestructuras, más vías de tendido, mejores unidades, a ser posible mejores líneas, de acuerdo con las que se están implantando en otras zonas del Estado y se implantan también en la Comunidad Europea, pero exige también —y éste es el motivo de nuestra proposición— que ese tráfico se realice en condiciones idóneas al medio ambiente y al entorno urbano en el que se ubica.

Por eso, en esta proposición no de ley nos mostramos partidarios de que la ampliación de líneas de Renfe se lleve a cabo, pero planteamos que esa ampliación de líneas se haga de la única manera que técnicamente es posible y socialmente aceptable: procediendo simultáneamente al enterramiento de las vías. Con esta solución, desde el punto de vista de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, creemos que sería posible no sólo estudiar y empezar a plantearse la solución definitiva, sino que estamos convencidos de que, en la medida en que Renfe modificara sus posiciones mantenidas hasta ahora, daría lugar a que por parte de los vecinos y de los ayuntamientos de la zona se cambiaran también esas posiciones que en ocasiones se han mantenido de cara a oponerse a soluciones provisionales, que habrá que adoptarlas en tanto se lleve a cabo una obra de la envergadura del enterramiento de las vías.

En definitiva, consideramos que nuestra proposición no de ley sólo tiene aspectos positivos, y por ello es por lo que nos permitimos pedir el voto favorable de todos ustedes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos Parlamentarios que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Socialista, el señor Roncero tiene la palabra para un turno en contra.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: Al utilizar este turno en contra queda claro que nuestro Grupo no va a apoyar la proposición no de ley que presenta el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Creemos que éste es un problema que no es nuevo, como ha dicho el portavoz de Izquierda Unida. Ha sido tratado en diferentes ocasiones por nuestro Grupo y por el de Unión Valenciana en una sesión de esta Comisión para el estudio del PTF. El señor Oliver comentó el tema con motivo de la comparecencia de los responsables de Renfe, y simultáneamente, en esa misma fecha, una pregunta en Pleno del Diputado del Grupo Socialista don Javier Paniagua Fuentes hacía referencia al problema y a las posibles soluciones, y es difícil y complicado no sólo técnicamente, sino también social y económicamente, pero a la hora de enjuiciarlo conviene no mezclar cosas, como la ampliación de la capacidad y el soterramiento; es decir, las condiciones de ampliación de capacidad o los posibles soterramientos no tienen por qué ir ineludiblemente unidos, son cuestiones diferentes que pueden hacerse conjuntamente, pero que no es obligado tratarlas unidas.

En este caso, se ha estudiado, en nuestra opinión, muy profundamente el problema, y los inconvenientes técnicos no son de tan poca entidad como se nos ha querido hacer ver por parte del Grupo de Izquierda Unida, sino que son importantes. También quiero aclarar que hoy día en la técnica constructiva no hay prácticamente ningún problema insalvable, pero sí hay problemas en los que su solución no es aceptable socialmente por su coste económico y social de conjunto, si se valoran las ventajas y los inconvenientes de unas y otras situaciones. Este caso parece ser uno de ellos. Por un lado, existen problemas técnicos de nivel freático. Sólo la construcción de esas vías provisionales, si se hiciera el soterramiento, dada la geografía urbana de la zona, obligaría a expropiaciones para su instalación, lo que conllevaría unos costes elevados por los problemas técnicos a nivel freático, y además, los costes adicionales de expropiaciones, ocupación, justiprecios, tramitaciones incluso excesivamente largas, lo que, unido al coste de las obras, que ha sido evaluado en los primeros estudios, y parece ser que con bastante fiabilidad, en alrededor de 30.000 millones de pesetas, dan la idea de que hay que estudiar otras alternativas. Hay alternativas que no son tan provisionales como se nos quiere hacer ver, sino soluciones para encuadrar el problema en la mejora de las condiciones urbanas de esas ciudades, de la seguridad, del tratamiento integral de

los espacios urbanos, de los bordes de la vía, con supresiones de pasos a nivel, etcétera. Pero la actuación de Renfe no se circunscribe sólo a estas iniciativas, sino que lo ha estudiado con las administraciones concurrentes en ese espacio físico.

En esa línea de estudios conjuntos y de cooperación entre la empresa y las distintas administraciones, en 1989 se firmó un convenio para el tratamiento integral de los bordes urbanos en esa línea, y están en marcha diversas actuaciones que no voy a enumerar porque estoy seguro de que SS. SS. las conocen. Con anterioridad a la firma de ese convenio también ha sido estudiada la posibilidad de desviar el ferrocarril en ese tramo del sur de Valencia fuera de esas localidades afectadas. Se ha propuesto una solución en superficie que supondría unas inversiones mucho menores, pero no parece que esa solución sea aceptada por las poblaciones ni que sea acorde con la propia política de transportes de la compañía. Trasladar demasiado lejos de las poblaciones las vías del ferrocarril crearía problemas a los usuarios que utilizan esas líneas diariamente cada vez con mayor asiduidad, como sus señorías han puesto de manifiesto, además de hacerlo con mayor fiabilidad. Por eso hay que pensar en que los usuarios tengan una mayor comodidad para acceder a los trenes. Por consiguiente, no parece aceptable esa solución tanto por la propia racionalidad de la política de transportes de la compañía, como por la necesidad de transporte de los usuarios de las distintas localidades.

Se ha puesto de manifiesto que hace falta ampliar la capacidad en esas líneas por el elevado número de personas afectadas y de trenes que es necesario poner en servicio. En consecuencia, la dificultad no ya técnica, sino económica del soterramiento planteado todavía puede ser más insalvable. De todas maneras, no se desecha esta alternativa radicalmente, sino que hay que sopesar que las soluciones técnicas, que deben ser factibles por muy complicadas que sean, tienen que suponer un coste razonable económica y socialmente. Se ha hablado de los costes sociales con la construcción de pasos a nivel, pero la situación actual no es tan trágica como se ha querido hacer ver. Se ha hablado de la supresión de las libertades, y yo creo que eso es un ejercicio de libertad literaria por parte del portavoz de Izquierda Unida. Evidentemente, hay que reconocer que lo que expone crea muchos problemas, pero no pensamos que suponga la eliminación de libertades, de posibilidades de ocio de los ciudadanos, sino que hay que intentar compaginar que esas dificultades y esas molestias sean mínimas para los ciudadanos con que la seguridad aumente al máximo y la frecuencia y la fiabilidad del transporte sean también las máximas posibles a un coste económico y social razonable.

Por todo lo expuesto no apoyamos la proposición. Además de que hay que dejar claro lo que se indica en ella, que cualquier ampliación de capacidad de esas líneas, que la necesitan, se condiciona al soterramiento de las mismas. Dadas las circunstancias y las razones

que acabo de manifestar nos parece un corsé inaceptable lo que se propone. Estamos de acuerdo en que hay que seguir estudiando el problema, haciendo acuerdos de cooperación entre las distintas administraciones y ejecutar los ya vigentes para solucionar los problemas y mejorar la calidad urbana y del transporte, pero consideramos que no se puede condicionar dicha solución al soterramiento de las líneas por las dificultades señaladas. Hay que tener en cuenta que la compañía, como empresa explotadora de unos servicios, aunque sean públicos y en muchos casos necesitan de la aportación de capitales, tiene unos niveles de inversión y de actuación determinados y, en consecuencia, cualquier solución deberá ser abordada y estudiada en cooperación con las distintas administraciones afectadas. No hay que comparar esta situación con otras como la de El Cabañal, en Valencia, u otras ciudades, porque las circunstancias no son las mismas en cuanto a la posible inversión y rentabilidad social y económica, no sólo para la compañía sino para la ciudad de que se trate, de los soterramientos que se hayan realizado, ya que en muchos casos no existirían problemas técnicos del calibre de los que se presentan en este caso y habría posibilidades de repercusión económica a través de la actuación de esas administraciones cooperantes para cofinanciar adecuadamente las inversiones, de manera que los niveles de inversión de la propia compañía fueran los adecuados a los que correspondieran a su situación.

Por tanto, teniendo en cuenta estas consideraciones sobre problemas de capacidad, problemas técnicos, niveles de inversión limitados y cooperación entre las administraciones, no nos parece procedente que se encorsete la posible solución de la ampliación de capacidad de las vías a que tenga que ser exclusivamente mediante soterramiento, puesto que habrá que seguir estudiando las posibilidades y ejecutando los acuerdos en vigor para mejorar esas condiciones del entorno urbano en las localidades. Reitero que nuestra preocupación por el problema la compartimos con Izquierda Unida, y estoy seguro de que con el resto de los grupos, y nuestro Grupo ha manifestado dicha preocupación con motivo de la articulación de diversas iniciativas parlamentarias, a las que también he hecho referencia, y continuará en esta línea para intentar que el transporte en las cercanías de Valencia se efectúe en las mejores condiciones de fiabilidad y comodidad para los usuarios y para los habitantes de la comarca.

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

El señor **ALBIÑANA CALATAYUD**: Voy a fijar la posición del Grupo Popular en relación con la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que la ampliación de las vías férreas que atraviesan las localidades de Alfafar, Benatusser, Sedaví y otras en las cercanías de Valencia se condicione al enterramiento de

las mismas, presentada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

En primer término, tengo que decir que es un clamor popular, es una petición constante de todos estos pueblos el que, por fin, se soterran las vías de ferrocarril. Como se ha dicho aquí, ello ha dado lugar a numerosos accidentes, incluso a numerosas muertes y, por tanto, los pueblos afectados consideran esta medida de una especial importancia. Tanto es así que hemos sido muchos partidos políticos los que hemos tenido que tomar iniciativa en este sentido.

No es la primera vez que se debate este asunto aquí, precisamente haciéndonos eco de esa inquietud de los pueblos de alrededor de Valencia. En turno en contra nos decía el portavoz del PSOE que no tiene que condicionarse la ampliación al soterramiento, ya que eso, en todo caso, supondría una especie de encorsetamiento; que hay problemas técnicos importantes, con un coste muy considerable y que ha habido un convenio con la Comunidad.

Tengo que recurrir, además, porque es ilustrativa, a una pregunta escrita que presentó el Senador por Valencia, señor Ortí Bordás, del Grupo Parlamentario Popular, el día 26 de abril del pasado año, pregunta que decía: ¿Cuándo se va a proceder al enterramiento de la línea férrea a su paso por los municipios valencianos de Alfafar, Benatusser y Sedaví? Contestaba Renfe diciendo que se tienen que dar soluciones desde una perspectiva global; que no se podían dar soluciones parciales y que, además —como ha señalado también el Portavoz socialista—, se había firmado un convenio con la Generalidad Valenciana para suprimir una serie de pasos a nivel, y se pretende, para la supresión, hacer una pasarela peatonal, un paso inferior, caminos de enlace, pasos inferiores, pasos superiores, viales, etcétera, con un coste, ¡y ojo a la cifra! de 1.000 millones de pesetas; es decir, se van a gastar 1.000 millones de pesetas cuando sea para hacer, en definitiva, una chapuza.

Contestaba, por otra parte, que el coste del soterramiento era muy elevado, de alrededor de 28.000 millones de pesetas. Nos parece una frivolidad que se dé esta contestación, porque se deben gastar 28.000 millones o los que hagan falta, pero hay que solucionar el problema. Además, tengo que añadir que en todos estos soterramientos no tienen por qué gastarse 28.000 millones de pesetas en plazo breve. Como se decía en aquellas campañas, en cómodos plazos se puede hacer perfectamente.

Asimismo, se nos decía en aquella contestación que había una serie de problemas de tipo técnico debidos al nivel freático, y tampoco son ciertos, puesto que ya se sabe que Valencia está surcada por un «metro» y se han solucionado todos los problemas de agua perfectamente.

Creo que, en definitiva, señorías, lo que se necesita es buena voluntad, que se gasten los 28.000 millones de pesetas en los plazos que sean, que se establezca un tiempo determinado para hacer estas inversiones y que

se solucione este problema, que —como digo— es importante y ha creado un clamor popular que pide su solución. Por tanto, vamos a votar favorablemente esta proposición no de ley.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, con brevedad absoluta quiero indicar que nuestro Grupo va a apoyar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Sin embargo, quiero hacer una consideración. Hemos pensado que, en materia de obras públicas, hay dos formas de que las obras se demoren: una, crear una comisión al estilo napoleónico; y, otra, que los políticos discutamos de técnica. Esto último creo que es un error gravísimo. Las soluciones técnicas las han de aportar los técnicos. Pienso que deberíamos instar al Gobierno, y éste a la Administración, a que ejecute las cosas de acuerdo con una serie de planes, programas y prioridades, pero dejemos las soluciones técnicas a los técnicos, porque, si no, lo que estamos haciendo realmente es, en lugar de apremiar la realización de una obra que parece necesaria, favorecer su paralización.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, tal y como ha dicho en su intervención en contra —de lo que, por supuesto, no voy a hablar porque no es mi misión— el representante del Grupo Parlamentario Socialista, ya hace bastante tiempo que este problema viene siendo planteado por los diversos grupos políticos.

Señorías, me da la impresión de que, al menos desde la perspectiva gubernamental y del Grupo que le apoya aquí, en estos momentos no se tiene una idea muy clara respecto al tema sobre el que estamos hablando. Digo esto porque, la verdad, me sorprende un poco —y no es un reproche; yo no soy quién para hacerlo— no ver por aquí a ningún Diputado del Grupo Socialista —por lo menos yo no los veo, no digo que no estén— no digo de la Comunidad Autónoma valenciana, que sé que está aquí uno, sino de la provincia de Valencia, que conocen en profundidad el problema técnico, el problema del trazado de las vías y el terrible y tremendo problema social y político que hay, incluso los enfrentamientos entre miembros de unos mismos partidos por la solución de este tema.

Señorías, quizás conviniera clarificar algo. Estamos hablando de uno de los corredores de tráfico más importantes de España, mejor dicho, de uno de los de más tráfico de España. Porque las vías de las que estamos hablando y que aparecen aquí con los nombres de los pueblos que atraviesan, Alfafar, Benetusser, Sedaví, y que podríamos ampliar a Masanasa y Silla, no es sola-

mente una línea de cercanías, es la línea por la que pasa todo el tráfico ferroviario de Valencia a Madrid, que por las circunstancias tan especiales de Renfe a través de los años no es la línea más corta; la línea más corta de Valencia a Madrid es por Albacete, línea quebrada con 87 kilómetros más de recorrido. Pero es que, además, pasa todo el tráfico de Andalucía, absolutamente todo, más las líneas de cercanías hacia el sur.

De todo esto viene que estamos hablando no sólo de las dos vías que históricamente están hace muchísimos años (por circunstancias personales a los ocho años yo ya cruzaba esa vía por un paso a nivel sin guarda), es que, ahora Renfe tiene la necesidad, para poder mantener el tráfico adecuado de cercanías, de ampliar con otras dos vías, o sea, con otros dos trazados, las dos vías existentes, y esto es prácticamente imposible. Por eso seguramente van a intentar hacerlo con una sola, con lo que el ferrocarril va a quedar a una distancia que en algunos casos no creo que sobrepase los cinco o seis metros de las viviendas que están en la zona, zona que, además, tiene más de 100.000 habitantes establecidos, más otros muchísimos que, como ha dicho muy bien el señor Peralta Ortega, atraviesan necesariamente esta barrera para concurrir a determinados espacios de ocio fundamentales en la Comunidad y, sobre todo, en la zona del área metropolitana, como son La Albufera y El Saler. Asimismo, hay también unas áreas comerciales importantísimas para las que se agrava el acceso de los ciudadanos, porque les obligan a pasar por dos o tres puntos en los que tendrían que hacer colas que pueden durar horas en determinados días punta.

Sobre datos técnicos, no creo que haga falta recordar a SS. SS. que estamos en la era del túnel del Canal de la Mancha, estamos en la era del AVE, estamos en la era en la que se han hecho obras importantísimas, que, a distintos niveles, atraviesan la ciudad de Barcelona a muy escasos metros del puerto, estamos en una era en la que técnicamente no hay problema insoluble. Lo más insoluble es la voluntad política de llevar adelante una determinada cuestión.

Además, cuando en los últimos años se han hecho verdaderos derroches económicos para resolver otros problemas —que no digo que no se tuvieran que resolver—, cuando se han hecho esfuerzos que incluso dudamos de que la economía del país pueda resolver, cuando aquí, en esta misma ciudad, para embellecer alguna estación histórica se han hecho unas inversiones multimillonarias, decir que no hay 28.000 millones de pesetas o que esto tiene un coste social o económico que no se vería correspondido con los beneficios que reportaría, creo, sinceramente —dicho con el mayor cariño del mundo—, que es desconocer el problema.

Por consiguiente, señorías, pienso que no hace falta insistir más. Con lo que han dicho los que me han precedido en el uso de la palabra, señores Martínez-Campillo, Albiñana y Peralta, creo que poco más hay que decir. Esta obra es absolutamente necesaria; es una

obra que está creando, además, problemas importantes de agitación social: ha habido manifestaciones, cortes de vías, detenciones y procesos en marcha. Y hay también problemas políticos muy importantes. Quizás por eso algún compañero —por el que siento un gran cariño— no aparece hoy por aquí, porque no se va a entender mucho en la Comunidad Autónoma valenciana, sobre todo en la provincia de Valencia, que el Grupo Parlamentario Socialista vote en contra de esta proposición no de ley. De todas las maneras, cada uno es libre de hacer lo que crea más oportuno y, por tanto, Unión Valenciana va a votar favorablemente, convencida además de que, si se hiciera ese plan general de inversiones, del que nos habla el Ministro, y esta obra se valora, estoy seguro de que estará por lo menos si no en el pelotón de cabeza, sí entre las que deben de priorizarse para invertir en los próximos años.

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, 12; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE, ANTES DEL 31/03/92, APRUEBE EL REGLAMENTO GENERAL DE CARRETERA PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR (Número de expediente 161/000325)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la siguiente proposición no de ley, la que figura en el orden del día con el número 4, por la que se insta al Gobierno para que, antes del 31 de marzo de 1992, apruebe el reglamento general de carreteras, plantea por el Grupo Parlamentario Popular.

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

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Teniendo en cuenta que esta proposición se va a debatir con posterioridad al plazo establecido en nuestra proposición no de ley para la aprobación de dicho reglamento, solicitamos que se nos acepte una enmienda «in voce» por la que se sustituya la frase: «antes del 31 de marzo» por «en el plazo de dos meses».

Señorías, la disposición final de la Ley de Carreteras, aprobada en el año 1988, establecía que el Gobierno, a propuesta del Ministro de Obras Públicas, aprobara el reglamento general de ejecución de la Ley. Se van a cumplir cuatro años de su aprobación, en julio de 1988, y este reglamento no ha sido todavía aprobado, y el Ministerio de Obras Públicas ha venido anunciando, desde el inicio de la legislatura, su inminente aprobación.

Si hacemos un breve repaso podemos recordar que

el 26 de febrero del año 1990, recién empezada esta legislatura y según contestación escrita del Gobierno, el Ministerio de Obras Públicas tenía redactada ya la propuesta del reglamento y la había remitido el Consejo de Estado para que emitiera el preceptivo informe. El 14 de julio del año 1991, también según contestación escrita del Gobierno, se encontraba ultimada la redacción del proyecto del real decreto por el que se aprobase dicho reglamento. En esta última fecha se preveía por el Gobierno, según consta —repito— en la contestación, que el reglamento sería aprobado en el transcurso del último cuatrimestre del año 1991. El plazo, evidentemente, no se ha cumplido, lo que tampoco es ninguna novedad para la práctica habitual del Ministerio de Obras Públicas en cuanto a cumplimientos de plazos y compromisos.

Por último, señorías, el 13 de febrero de este año, y también según otra contestación escrita, los trabajos de elaboración de dicho proyecto de reglamento de carreteras están siendo finalizados. No podemos, señorías, considerar que esta última contestación es más creíble que las anteriores, cuando ya el pasado 14 de junio el Gobierno se encontraba ultimando la redacción. El hecho cierto es que, a pesar de los anuncios reiterados de la práctica finalización inmediata del reglamento, éste no se ha aprobado, como decía anteriormente.

El objetivo de esta proposición, señorías, no es otro que el de comprometer al Gobierno, una vez más, para que se apruebe en un plazo determinado este reglamento. Evidentemente no podrá ser el mismo que se establece en el texto puesto que éste ya ha sido superado. Es preciso recordar, a este respecto, que no es la primera vez que se tramita una proposición no de ley de nuestro Grupo con posterioridad a la fecha que se explicita en dicha proposición. Teniendo en cuenta la fecha en que nos encontramos, y puesto que el Ministerio parece tener casi ultimada la elaboración de dicho reglamento, sería razonable solicitar que este reglamento se aprobara en el plazo de dos meses. Además, señorías, tratándose de un tema puramente técnico no puede entenderse por qué no ha sido todavía aprobado. Desconocemos las razones —si las hay— que lo han impedido.

Señorías, es preciso señalar que no se trata únicamente de cumplir con la Ley de Carreteras. El Grupo Popular demanda este reglamento porque en él tienen que contemplarse importantes cuestiones, como son las posibles nuevas fórmulas de financiación, las fórmulas de explotación, las mejoras en la señalización y la vigilancia de su cumplimiento. Si estas cuestiones se contemplaran ya en el reglamento, seguramente ahora no se producirían situaciones como las que se dan en una determinada provincia de España, en la que el Director General de Obras Públicas está denunciado por las autoridades a la vista de la mala señalización en un determinado tramo de carretera en el que se producen accidentes constantemente.

En este nuevo reglamento de carreteras se deben con-

templar también las mejoras en la determinación de las características técnicas de los distintos tipos de carreteras y aquéllos relativos a las áreas de servicio, y digo esto último, señorías, porque es llamativo que en el último informe del Defensor del Pueblo vengan numerosas quejas relativas a los problemas que se están produciendo debidos a que el Ministerio no tiene en cuenta, a la hora de la ejecución de los distintos tramos de autovía, todo lo concerniente a las conexiones con las diferentes áreas de servicio. Seguramente muchos de los problemas que se han suscitado con ocasión de la ejecución del Plan General de Carreteras vigente podrían haberse evitado si el reglamento en vigor no hubiera sido el del 8 de febrero del año 1977.

Por todo ello, el Grupo Popular solicita el voto favorable para esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda que ha presentado la señora Martínez Saiz vamos a considerarla una enmienda «in voce», a cuya tramitación no se opone ningún grupo parlamentario.

Hay una enmienda planteada por el Grupo Parlamentario Socialista. Para su defensa, tiene la palabra el señor Roncero.

El señor **RONCERO RODRIGUEZ**: En primer lugar, quiero afirmar que nuestro Grupo comparte esta inquietud del Grupo Popular —y supongo que del resto de los grupos— en cuanto a la necesidad de la promulgación del reglamento de aplicación de la Ley de Carreteras del año 1988, ya que, como muy bien ha dicho el portavoz del Grupo Popular, se está aplicando el Reglamento de la Ley del año 1974 en todo aquello que no se opone a la de 1988, que en realidad es en bastante, porque en honor a la verdad hay que decir que los problemas más importantes que se pueden plantear, a la hora de la gestión y aplicación de la Ley de Carreteras vigente, están contemplados en el propio Reglamento de la Ley del año 1974, que está siendo aplicado, repito, sin ocasionar tantos problemas como el Grupo Popular trata de exponer. Además, lo digo como anécdota, incluye un problema hoy de actualidad, que es el tema relativo a la supuesta mala señalización en la carretera aludida de Granada. Antes se decía que los políticos no deberíamos hablar de problemas técnicos, y hoy aquí se está tratando un problema técnico con una normativa explícita, con unas situaciones totalmente determinadas en cuanto a cómo son las señalizaciones, etcétera.

Para aclarar los conceptos a S. S. y por estar profesionalmente relacionado con estos problemas, aunque no conozco la situación concreta de la señalización de la carretera aludida, sí conozco más o menos sus condiciones de trazado y técnicas —de acuerdo con las instrucciones vigentes— y estoy seguro que la señalización es la que estas instrucciones técnicas proponen. A este propósito tengo que decir que estas instrucciones de señalización españolas son reconocidas internacionalmente.

En relación con este tema yo creo que hay un problema no resuelto —y hago un excursio—, ni en nuestra normativa, ni en las normativas internacionales. Cuando una carretera tiene un buen trazado, con curvas de radio amplio y con visibilidad, la normativa técnica quizá no tiene en cuenta que esa viabilidad en planta y en alzado, que técnicamente se ve clara en los planos y en los perfiles, en la realidad, cuando un vehículo circula detrás de otro, se convierte en no visibilidad o visibilidad reducida. Este problema se ha estudiado en las reuniones internacionales de normativa técnica de señalización y se da en las carreteras de dos carriles con trazados de curvas de radios muy amplios o de dos carriles con carril lento, es decir, que se convierten en tres carriles, y que en determinados casos son de doble sentido. Por lo tanto, es más un problema de utilización de la carretera que un problema de la señalización de la misma o de resolución de una nueva normativa, que elimine las posibilidades de adelantamiento aunque exista visibilidad, lo cual a los usuarios tampoco les gustaría con ese trazado.

Hecho este excursio, comentando un problema que ha sido tratado aquí con carácter ciertamente peyorativo, solamente quiero añadir que nuestro Grupo presenta esta enmienda por compartir la preocupación del Grupo Popular, pero aclarando que, dada la complejidad del texto, por algunos problemas que también han sido apuntados por la portavoz del Grupo Popular, la tramitación interna de cualquier reglamento por el propio Gobierno (y hay que decir que el reglamento está prácticamente redactado), los informes preceptivos que la legislación del procedimiento administrativo prevé para el mismo, hacen prácticamente imposible que instemos al Gobierno a realizarlo en el plazo que propone el Grupo Popular, no ya a la fecha, que evidentemente sí es imposible, pero en el nuevo plazo de su enmienda “in voce” también es imposible. Por eso, dadas las características que digo de los informes a que debe someterse, etcétera, es una situación que impide a nuestro Grupo instar al Gobierno a hacer una cosa que sabemos que no va a poder cumplir.

Por tanto, nuestra enmienda viene a compartir esa inquietud porque el reglamento se promulgue, y a establecer el plazo más breve posible, pero tiene el sentido de la realidad de que no sería posible cumplir el plazo de dos meses que establece, y por ello instamos a esa brevedad.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Vázquez tiene la palabra.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: No sabemos si el Grupo que presenta esta proposición no de ley va a aceptar o no la enmienda presentada por el Grupo Socialista, que como en tantas otras ocasiones pretende evitar plazos que obliguen al Gobierno a llevar a cabo acciones que debería emprender en cualquier caso.

Pero tanto si se acepta como si no se acepta la enmienda nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, porque nos parece importantísimo que este reglamento general de carreteras se elabore, dada la absoluta necesidad que del mismo existe en nuestro país.

No es quizá este el momento de entrar en la gran discusión sobre el estado de la vías de comunicación en España y no sé hasta qué punto la elaboración de ese reglamento va a poder resolver los problemas prácticos, cotidianos con los que se enfrentan los ciudadanos, pero en cualquier caso normativamente es obligada la presentación de este reglamento y, repito, vamos a votar a favor de esta proposición, tanto si se acepta como si no se acepta la enmienda del Grupo Socialista.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Solamente quiero señalar que, aunque son problemas de dimensión distinta, el reglamento de carreteras es a la Ley de Carreteras lo que el plan hidrológico es al problema del agua, y, por supuesto, como el rencor no entra dentro de los principios políticos del CDS, nosotros vamos a apoyar esta proposición no de ley, a pesar de que la enmienda socialista se basa exactamente en las mismas razones que llevaron ayer al Grupo Popular a votar en contra del plan hidrológico nacional.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Simplemente para anunciar que nosotros vamos a votar favorablemente la proposición no de ley, porque creemos que es necesario el reglamento, aceptando incluso la enmienda. Pero, como ya ha dicho otro compañero, que no sirva el quitar el plazo concreto que fija la propuesta para que se demore mucho más este reglamento que tan necesario es para el uso dentro del esquema general de las carreteras de nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: La señora Martínez Saiz tiene la palabra para expresar su posición respecto a la aceptación o no de la enmienda.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Quiero aclarar al portavoz del CDS que nosotros votamos en contra del plazo propuesto —no del plan hidrológico— por el Grupo Socialista en referencia a la moción del CDS que se debatió ayer por la tarde. Nosotros nos abstuvimos, repito, respecto al plazo solamente, no respecto al plan hidrológico. En esta ocasión vamos a aceptar la enmienda del Grupo Socialista advirtiéndole que si en un plazo que nosotros consideremos breve no se presenta el reglamento, volveremos a traer esta proposición no de ley, porque ya estamos un poco cansados de darle che-

ques en blanco al Grupo Socialista con enmiendas transaccionales en las que no se pone plazo, y que luego no se cumplen. Aunque la verdad es que el Gobierno no cumple ni cuando se pone plazo ni cuando no se pone, pero repito que la vamos a aceptar.

Además, le digo al portavoz del Grupo Socialista que, ya en 1990, el Gobierno, en una contestación escrita, decía que se había remitido el reglamento al Consejo de Estado para que emitiera el preceptivo informe. O sea, que no debe ser cuestión de informe, sino cuestión de que algo está fallando en la preparación de este reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación, que se va a producir en los términos que están planteados en la proposición no de ley, incluyendo la enmienda propuesta por el Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad en los términos señalados, que significan los de la proposición no de ley incorporando la enmienda de modificación del Grupo Parlamentario Socialista.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A APROBAR UN PLAN PARA LA RECONVERSION DEL SECTOR ADUANERO QUE CONTEMPLE TANTO MEDIDAS LABORALES, OCUPACIONALES Y FORMATIVAS COMO DE AYUDA A LA REINDUSTRIALIZACION DE LAS ZONAS AFECTADAS POR LA DESAPARICION DE TRAMITES ADUANEROS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO) (Número de expediente 161/000330)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a debatir la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 5, presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), por la que se insta al Gobierno a aprobar un plan para la reconversión del sector aduanero que contemple tanto medidas laborales, ocupacionales y formativas como de ayuda a la reindustrialización de las zonas afectadas por la desaparición de los trámites aduaneros.

El señor Sedó tiene la palabra para defender esta proposición no de ley.

El señor **SEDO I MARSAL**: Brevemente, porque en realidad todos conocemos la situación de la zona aduanera. Básicamente, la simplificación de los trámites aduaneros provocada por la supresión práctica de fronteras a consecuencia de la entrada en vigor del Acta Unica europea supone pérdida de numerosos puestos de trabajo en las agencias aduaneras instaladas en distintos puestos fronterizos de España. Desde hace tiempo, tanto patronal como sindicatos vienen reclamando

de la Administración del Estado un conjunto de medidas para suavizar el impacto negativo que, previsiblemente, se producirá a partir del 1 de enero de 1993 sobre el conjunto de las familias afectadas.

Sería necesario establecer que se encauzase debidamente la problemática en un marco de reciclajes profesionales, con jubilaciones anticipadas, creación de puestos de trabajo alternativos y potenciación de programas de ayuda de la propia Comunidad Económica Europea, cosa que sí existe, y que llevó a que en el mes de octubre, por parte de nuestro Grupo, se hiciese una pregunta al Ministerio correspondiente sobre qué medidas pensaba adoptar el Gobierno para paliar el efecto negativo que sobre las aduanas españolas iba a tener una huelga que hubo el 11 de octubre, y después qué otras medidas pensaba adoptar respecto a toda esta situación.

El tema básico de la pregunta ya fue contestado y resuelto por la Dirección General de Aduanas. Pero también se decía en la respuesta que era de noviembre de 1991: Actualmente se ha iniciado, financiado por la Comisión de las Comunidades, un estudio del impacto del mercado único en el sector de cada uno de los países de la Comunidad. Por otro lado, el resultado de los trabajos de la Mesa que se ha puesto en marcha habrá de servir para elaborar un estudio en profundidad del caso español. Las medidas que procede adoptar por parte del Gobierno español dependerán también del resultado del trabajo de la Mesa constituida para el estudio del problema, y se adoptarán las que sean necesarias a la vista también de otras posibles medidas, tanto a nivel supranacional como local o autonómico, pues todas estas esferas se ven implicadas en las posibles soluciones del problema planteado por los agentes de aduanas y sus empleados.

Esta era una respuesta del 5 de noviembre de 1991, pero estamos en junio de 1992 y no se ha hecho prácticamente nada en concreto. Incluso desde la Comunidad Económica se han hecho trabajos de borradores de programas de reconversión a fin de crear nuevos puestos de trabajo, y prácticamente ahí es donde falta la acción de cada uno de los Estados; porque esto afecta a distintos Estados, y en concreto por el Gobierno español aún no se ha hecho nada al respecto.

La información que nosotros tenemos es de este mes de junio. Esta Mesa, que tenía que reunirse en el mes de noviembre, ¿para qué se reunía? ¿Era una Mesa de trabajo o, en todo caso, las reuniones tenían otra finalidad? En esta cuestión se basaba nuestra proposición no de ley, que no hace más que instar al Gobierno a aprobar un plan para la reconversión del sector que contemple tanto medidas laborales, ocupacionales y formativas como de ayuda a la reindustrialización de las referidas zonas. Son zonas que dentro de muy poco tiempo se encontrarán completamente marginadas. Por tanto, nosotros creemos que es necesaria la actuación rápida y no que desde noviembre, que se dice que se hará algo, hasta estos momentos no se haya hecho nada en concreto respecto al tema.

En consecuencia, nosotros pedimos el voto favorable de toda la Comisión para que se trabaje con la máxima urgencia y se puedan resolver todas estas situaciones que pueden ser angustiosas para la gente que estaba en los puestos de trabajo afectados por el tema aduaneros a la entrada del Acta Unica Europea.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular el señor Ballesté tiene la palabra.

El señor **BALLESTE CLOFENT**: Señorías, en nombre de mi Grupo deseo adherirme a esta proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a aprobar un plan para la reconversión del sector aduanero.

El Grupo Popular quiere expresar que dará su apoyo porque entiende correcto y adecuado que, en el proceso de integración a la Comunidad Económica Europea, esta Comisión tome conciencia de la transformación que ello supone para el sector aduanero. Nuestro Grupo cree imprescindible la adopción de las medidas necesarias para paliar, en lo posible, las grandes pérdidas tanto económicas como sociales del sector, cosa que ya dejamos bien patente cuando, en marzo de este mismo año, presentamos una proposición no de ley instando también al Gobierno a elaborar y a aprobar un plan de medidas urgentes. Del mismo modo hemos solicitado la comparecencia del Director General de Aduanas en la Comisión de Economía, demostrando una vez más nuestra inquietud y preocupación por la pérdida de empleo que se producirá con la desaparición de las aduanas comunitarias, de los agentes que trabajan en ellas y, lo que es más importante, del empleo que su actividad sustentaba. En este sentido, el descuido de la Administración es claro.

Desde 1986, fecha de la firma del Acta Unica, se sabía ya que en 1993 se produciría el problema. Estamos, como decía el señor Sedó, a mitad de 1992 y todavía no se conocen las medidas que va a poner en práctica la Administración para facilitar una reconversión no traumática hacia otras actividades. Se puede argumentar que debía ser el sector privado inmerso en esas actividades el que se debería haber dado cuenta de la fecha de desaparición de las aduanas y de los problemas que conllevaría. Sin embargo, no debemos olvidar que el patrón de crisis del sector es un tanto atípico.

En efecto, hasta el 31 de diciembre de 1992 la demanda de sus servicios en las aduanas comunitarias es fuerte, muy fuerte diría yo, y a partir del día siguiente, 1 de enero de 1993, esa demanda cae completamente a cero. En definitiva, este cambio brusco dificulta el ajuste automático y hace necesario que la Administración apoye la reconversión de este sector, que va a vivir una crisis tan peculiar. En la mayoría de países miembros ya se ha establecido un acuerdo entre el Gobierno y el sector afectado. Países como Bélgica, Holanda, Italia y Francia tienen ya el acuerdo entre las partes. Se trata, pues, de proponer una vía de diálogo y de búsqueda de soluciones concertadas que afecten al Gobierno,

empresas, trabajadores y zonas transfronterizas afectadas con objetivos claros, concretos y concisos. ¿Cuál es, pues, la situación?

Los cuatro principios básicos del Acta Unica Europea, aprobada por los Estados miembros: libre circulación de personas, capitales, bienes y servicios, persiguen el desarrollo y la potenciación de los intercambios intracomunitarios como un paso definitivo en el proceso de unificación europea. Esta libre circulación de mercancías implica la supresión de las barreras aduaneras y fiscales, supresión que tendrá lugar, como ya he dicho, el 31 de diciembre de 1992, y que conlleva graves repercusiones para los agentes de aduanas y empresas de transitarios, cuya actividad principal se centra en las tramitaciones en los despachos de documentos de aduana; para los empleados pertenecientes a estas empresas o con una actividad laboral con bastantes conexiones con la aduana, y para las zonas fronterizas terrestres, surgidas alrededor de la aduana, y cuyo principal medio de vida son las actividades relacionadas con la misma.

Es necesario, pues, señorías, elaborar un plan urgente que ofrezca alternativas viables a los agentes de aduanas para su integración en el mercado de los servicios del comercio exterior. En el plano social, el objetivo es el mantenimiento máximo del empleo en las empresas, la recolocación de los excedentes en nuevas actividades, y garantizar un retiro digno a los que, por razón de su edad, no tengan ya cabida en el mercado de trabajo. El origen de esta pérdida de puestos de trabajo no es debida, como en otros sectores de la actividad económica española, a la pérdida de competitividad, a una crisis de mercado o al agotamiento de una determinada riqueza o materia prima. Se trata de la cancelación, por tratado internacional, de una actividad obligatoria exigida por Ley hasta el 31 de diciembre de este año, 1992. Si en otros supuestos el Estado ha acudido, en nombre de la solidaridad pública, en apoyo de los colectivos afectados, con planes de reconversión que comprometen recursos públicos para compensar, mediante la promoción de otras industrias y actividades, subvenciones u otro tipo de ayudas, la pérdida de empleo de los trabajadores de la siderurgia, la minería, el sector naval, el textil, etcétera, no parece, pues, coherente que en el caso de los excedentes del sector aduanero el mismo Gobierno se desentienda de las obligaciones del Estado, demostrando una insolidaridad injustificable y discriminatoria.

Por estos motivos, tal y como he anunciado al inicio de mi intervención, apoyaremos esta proposición no de ley.

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

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: En nombre de mi Grupo, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, quiero expresar el apoyo a esta proposición no de ley que nos parece altamente oportuna.

Es evidente que con la entrada en vigor del Acta Unica, a partir de enero de 1993, la situación aduanera española se modifica sustancialmente, lo que puede significar, si no se hace este plan de reconversión (que habría que insistir en que se haga de acuerdo con los sindicatos fundamentalmente) para atender las necesidades laborales de estos funcionarios, que a partir de enero de 1993 van a ver modificadas de forma sustancial sus condiciones laborales. Nos parece también oportuno que se incluya la necesidad de establecer planes de reindustrialización en las zonas que permitan absorción de puestos de trabajo, porque en caso contrario se va a generar una conflictividad social que no creo que beneficie a nadie.

El problema de las aduanas españolas es de muchísimo calado, y se modifica sustancialmente no sólo con el Acta Unica, sino con el presumible devenir inmediato de la Comunidad Europea. La proposición es más modesta, engloba otros aspectos que van a afectar grandemente a lo que significa España como frontera exterior de la Comunidad. En cualquier caso, repito, nos parece adecuada y ajustada a la realidad del momento que estamos viviendo. Bien es cierto que estos planes de reconversión deberían haberse hecho ya tiempo atrás, para que una vez más no nos pille el toro. Pero, en fin, más vale tarde que nunca.

Repito que nuestro Grupo, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, va a apoyar esta proposición no de ley.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Agotados ya los argumentos, quiero expresar, en nombre del CDS, nuestro apoyo a la proposición no de ley presentada por Convergència i Unió y defendida por el señor Sedó. El ha expresado perfectamente los argumentos que le llevan a presentarnos esta proposición, y creo que estamos todos en la obligación de apoyarla porque es muy razonable.

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

El señor **CASTEDO VILLAR**: Nuestro Grupo tiene la misma preocupación al respecto que ya han manifestado el resto de los portavoces, pero pensamos que conviene reducir a sus justos términos la incidencia que la entrada en vigor del mercado único, el 1 de enero próximo, va a tener sobre el colectivo de agentes de aduanas y comisionistas.

Ciertamente, como todos sabemos, gran parte de las oficinas aduaneras de nuestro país están enclavadas en la frontera exterior común, y es previsible que el tráfico con terceros países se incremente al pasar a ser frontera común de la Comunidad. Por tanto, la entrada en vigor del mercado único afectará directamente a los agentes de aduanas situados en las fronteras con los países de la Comunidad que lindan con nosotros,

es decir, Francia y Portugal, quedando el resto de las oficinas aduaneras afectadas, en mayor o menor medida, en función de su porcentaje de tráfico intracomunitario y con terceros países.

Nos consta que las autoridades competentes ya han manifestado su intención de que las fronteras exteriores reabsorban una parte de los agentes de aduanas sobrantes, que pueden estimarse globalmente alrededor de unos 4.000. Aquí introducimos el primer elemento de digresión. Hay que tener en cuenta su dispersión en cuanto se refiere a las fronteras tanto, por un lado, con Portugal como, por otro, con Francia. Efectivamente, tal como ha expresado el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) ha habido conversaciones y varias reuniones con el consejo general de Colegios de Agentes y Comisionistas, en las que la Administración puso sobre la mesa la necesidad de que la parte del colectivo más directamente afectada diversificara su actividad hacia otros campos estrechamente vinculados con el comercio exterior, como pueden ser, a título de ejemplo, el transporte de mercancías, el seguro, el asesoramiento técnico, la gestión de documentos, etcétera, para los que presumiblemente también el mercado interior va a suponer un incremento notable, y desligando su actividad del eje fundamental de despacho aduanero que al desaparecer dejaría vacía su función.

Por otra parte, hay que tener en cuenta que el problema que se plantea no afecta, en exclusiva, a la actuación del Gobierno de España, sino que cae de lleno dentro del ámbito de las Comunidades Europeas. Hay otros países que tienen fronteras interiores mucho más importantes que nosotros y, por tanto, la Comisión Europea, consciente de este problema, ha iniciado medidas encaminadas a beneficiar, entre otros, a la población de zonas fronterizas, en nuestro caso, como decía antes, con Francia y Portugal. El Gobierno español se ha adherido plenamente al contenido de la comunicación 1562/31, dirigida a los Estados miembros, por la que se establecen las directrices de los programas operativos que se pide a los Estados miembros que elaboren dentro de la iniciativa comunitaria INTERREG. Estos programas operativos son financiados conjuntamente por los Estados miembros y por la Comunidad. No nos cabe duda de que la parte del sector de agentes de aduanas afectados se beneficiará de ello a través de la Dirección General de Aduanas de España, que ya ha contactado, como dije antes, con el consejo general de Colegios de Agentes.

Por otro lado, muy recientemente y a propuesta de la Comisión Europea se ha alcanzado un acuerdo por los Doce según el cual los agentes de aduanas y los funcionarios públicos que controlan las fronteras recibirán ayudas de la CEE para reciclaje profesional y reubicación en otros puestos, respondiendo a la necesidad de proteger a un sector directamente perjudicado por la desaparición de fronteras internas. Dentro de este marco fijamos nuestra posición, por lo que parece que dentro de él deben estudiarse las medidas a

adoptar para proteger al sector. Nosotros creemos que la elaboración de un plan, tal como se propone en la proposición no de ley, no necesariamente va a ser más operativo y eficaz en orden a defender los intereses de dicho sector. Es por ello que fijamos nuestra posición en contra de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de esta proposición no de ley en los propios términos planteados por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: Votos a favor, 11; en contra, 15.

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

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE, EN EL PLAZO MAXIMO DE TRES MESES, PRESENTE EL PROYECTO DEFINITIVO DE EJECUCION DEL ENLACE ENTRE LA AUTOVIA DE LEVANTE Y LA VIA DE PENETRACION HASTA LA CIUDAD DE ALICANTE Y LA CIRCUNVALACION PREVISTA, ASI COMO A QUE, EN EL PLAZO MAXIMO DE UN MES, ADOPTE LAS PREVISIONES CONDUCENTES A LA EVITACION DE RIESGOS DE ACCIDENTES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE CDS (Número de expediente 161/000347)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la última proposición no de ley que figura en el orden del día de la sesión de hoy, la número 6, del Grupo Parlamentario de CDS, por la que se insta al Gobierno a que en el plazo máximo de tres meses presente el proyecto definitivo de ejecución del enlace entre la autovía de Levante y la vía de penetración hasta la ciudad de Alicante y la circunvalación prevista, así como a que, en el plazo máximo de un mes, adopte las previsiones conducentes a la evitación de riesgos de accidentes.

El señor Martínez-Campillo tiene la palabra para defender esta proposición no de ley.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Es evidente que en numerosas ocasiones una proposición no de ley supone el traslado de una inquietud de un Diputado de un grupo parlamentario a los restantes grupos parlamentarios. Siempre que surge esa inquietud hay un problema que se contrasta, se analiza y sobre el que se intenta recoger el máximo de información. Lógicamente un Diputado no tiene detrás de sí a la Administración pública, aunque tengo que decir que sobre este problema que voy a apuntar he encontrado la máxima comprensión de la Administración. He recibido explicaciones, información incluso de la Dirección General de Carreteras, de la demarcación de carreteras de la Comunidad Valenciana y de la Dirección General de

Tráfico. Por lo menos presento tranquilamente la proposición no de ley en la medida en que he podido comprobar que casi todo el mundo estaba de acuerdo; digo casi todo el mundo porque siempre habrá alguien que no esté de acuerdo en algo.

Voy a plantear el problema brevemente porque se explica por sí mismo. La conexión Centro-Levante está sustentada en la autovía que hace tridente Madrid-Valencia, Madrid-Alicante, Madrid-Murcia. Luego hay dos ramales al noreste y al sureste que serían la conexión con Barcelona y con la zona de Almería. Refiriéndonos ya a la autovía Madrid-Alicante, cuyas obras de ejecución se está terminando, hay un tramo final, que es Almansa-Villena-Alicante, ya totalmente terminado, pero que tiene un punto de estrangulamiento de tráfico y un punto negro de circulación, que es la penetración de la autovía en la ciudad de Alicante. Este tramo de autovía ya tiene cumplidos tres años de perfecto funcionamiento, en algunos puntos no perfecto pero en funcionamiento. ¿Y qué es lo que nos ha llamado la atención en ese punto y queremos trasladar nuestra inquietud al resto de los grupos parlamentarios? En ese punto de una forma brusca la autovía se rompe como tal, y luego daremos la explicación. Los dos carriles de una dirección se convierten en uno solo. Al mismo tiempo, en ese solo carril se concentra un nudo de diversas vías y actividades, que lo convierten en un auténtico cuello de botella de un trayecto de largo recorrido y alta velocidad, como deben ser las autovías. En ese mismo punto se concentra la entrada y salida a un polígono industrial. Se une también una vía que aporta circulación procedente de la autovía Alicante-Murcia y la culminación de la autovía Madrid-Alicante. Con estos tres fenómenos nada más: polígono industrial, aporte de circulación de una autovía distinta y la circulación procedente de la autovía, el lugar se convierte en un auténtico cuello de botella, embudo, estrangulamiento, por lo que es peligroso dicho lugar, tal y como ha reconocido la Dirección General de Tráfico que ha incrementado, en días punta y de especial aumento de tráfico, las dotaciones de agentes con el fin de llamar la atención a los conductores para que vayan minorando su velocidad, porque en 200 metros se encuentran de pronto con este estrangulamiento. No es que la autovía esté mal terminada, sino que no lo está. Si estuviera mal terminada, sería mucho peor. Hay un proyecto de penetración pacífica de la autovía en la ciudad de Alicante, lo que supone terminar su circunvalación. La idea es que la autovía acabe en la circunvalación de Alicante, que va actuando como vía que desparrama el tráfico por diversos puntos de la ciudad: norte, sur, etcétera. Además, está previsto que conecte con el puerto. La circunvalación de Alicante es muy necesaria porque no solamente va a desembocar o va a salir de ella el tráfico procedente de Madrid, sino el procedente de Valencia y el de Murcia.

Por tanto, explicado así el marco en el que nos estamos moviendo, la proposición viene a estimular al Gobierno y a la Administración para que en un plazo

razonable, que nosotros ciframos en tres meses, se presente el proyecto definitivo de enlace de la autovía Madrid-Alicante con la vía de penetración y la circunvalación de la ciudad de Alicante, y que mientras este proyecto definitivo no empiece a ejecutarse, en el plazo de un mes, se inste a la Dirección General de Tráfico, a través del Ministerio del Interior, a fin de que este organismo adopte las medidas que considere más necesarias para que los conductores estén alertados de que, mientras no esté terminada la circunvalación y la vía de penetración, se pueden encontrar con un punto difícil en el que tienen que minorar la velocidad y tomar unas precauciones especiales.

Creemos que la proposición no de ley habla por sí misma. No creemos que haya demasiados inconvenientes para su aprobación, por lo que esperamos el voto favorable de todos los grupos parlamentarios aquí presentes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra el señor Cholbi.

El señor **CHOLBI DIEGO**: Como es conocido, las insuficiencias de las infraestructuras de la provincia de Alicante son notorias y contrastan con la escasez de las inversiones públicas en los últimos años, especialmente las procedentes de los presupuestos generales del Estado. Basta citar el tan deseado trasvase Júcar-Vinalopó-Las Marinas para remediar la escasez del agua, que ya en 1982 el Ministro de Obras Públicas lo retrasaba a la aprobación del Plan Hidrológico Nacional; ahora, pasados diez años, se habla de retrasarlo para después del año 2002, como muy pronto.

Por otra parte, el puerto de Alicante, por falta de atención y dirección, ha perdido competitividad en los últimos años en beneficio de otras provincias, y constantemente se está hablando de un plan especial para el puerto que no termina de concretarse. Los accesos al puerto, desde la autovía de Levante, resultan imprescindibles si seriamente se desea revitalizar el puerto. La estación de Renfe, en su actual ubicación, representa también una barrera al desarrollo urbano de la ciudad y después de anunciar convenios entre el Ayuntamiento y Renfe el proyecto continúa congelado. Este proyecto está muy relacionado con la solución que definitivamente se adopte en las obras de la autovía de Levante, ya que el problema de los transportes por carretera o por ferrocarril tiene gran conexión, como conocen SS. SS. No hablemos de la anunciada autopista Alicante-Cartagena, que también tiene relación con el tema que nos ocupa.

Finalmente, la influencia en el transporte aéreo, a través del aeropuerto del Altet, también debe ser considerada, porque no puede olvidarse su situación estratégica para ser base de vuelos transoceánicos y para el tráfico turístico que actualmente tiene; por no citar otras necesidades que periódicamente resaltan los medios de comunicación y que están creando en la con-

ciencia de los ciudadanos alicantinos la sensación de que las inversiones públicas están muy lejos de las necesidades de la provincia y su aportación al producto nacional. No voy a discutir la conveniencia de las obras realizadas en otras zonas del territorio nacional, pero sí quiero resaltar que se puede producir un agravio comparativo y una sensación de olvido si no se acometen rápidamente las inversiones previstas.

Concretándome a las obras para finalizar la autovía de Levante, tanto en su conexión con la circunvalación de Alicante como en las entradas a la ciudad hacia el puerto y la comunicación con la carretera de Cartagena, debo decir que son imprescindibles y por ello hay que instar al Gobierno a la urgencia de su ejecución, como muy bien ha dicho el Diputado señor Martínez-Campillo. No puede olvidarse que a través de la autovía se unen diariamente con la capital núcleos urbanos importantes, como pueden ser Villena, Sax, Elda, Petrel, Novelda, Monóvar, etcétera. Tampoco que a la entrada de Alicante se encuentran ubicadas multitud de empresas industriales y de servicios, que generan un gran volumen de tráfico, o que el polígono industrial de Las Atalayas está instalado curiosamente donde actualmente finaliza la autovía de Levante. Pero, ciertamente, la densidad del tráfico es tan considerable diariamente en el tramo de la carretera de Madrid que puede suponerse cómo aumenta en las vacaciones de Semana Santa, de verano o en cualquier puente festivo, al ser la vía de acceso no solamente desde Madrid y todo el norte de España, sino también de Castilla y Extremadura. Pero mejor que yo, señor Presidente, el Gobierno dispone de datos fiables y actualizados sobre la densidad del tráfico que se produce a la entrada y salida de esta autovía y la urgencia de ejecutar las obras de los accesos, según ya está previsto. La necesidad es incuestionable. Sólo falta la voluntad del Gobierno para redistribuir equitativamente los recursos disponibles. Se trata de un tramo reducido de vía que descongestionaría seriamente los atascos y colapsos en el tráfico, así como los accidentes que frecuentemente se producen.

Y para terminar, sería una buena medida para facilitar la comunicación con otro proyecto de desarrollo deseado por la sociedad alicantina: el triángulo Alicante-Elche-Santa Pola y, cómo no, acelerar al máximo y de forma prioritaria las obras del acceso suroeste al puerto, cuya función es comunicar la red principal de la ciudad con la autovía de circunvalación, integrando uno de los tres canales de comunicación previstos, sirviendo asimismo de canal de acceso al puerto. Esta actuación, señor Presidente, estaba prevista para el primer cuatrienio y con prioridad. El plan general se aprobó en 1987, el agente inversor es el MOPU y el costo de 820 millones de pesetas.

Señor Presidente, señorías, los alicantinos necesitamos con toda urgencia soluciones y estamos cansados de demoras, promesas e incumplimientos.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Intervengo para anunciar nuestro apoyo a la proposición no de ley, por cuanto creemos que es necesario que el tratamiento que se da al acceso a las ciudades sea mejor estudiado.

Hay muchos problemas urbanísticos en todo lo referente a las vías de penetración o de comunicación de las ciudades, pero muchas de las soluciones que serían necesarias para el buen desarrollo de la circulación en las mismas se dejan demasiado al aire. Casi por analogía con un caso parecido, que voy a contar rápidamente, tengo que votar esta proposición favorablemente, a fin de que en cualquier proposición no de ley del mismo estilo, no sólo para Alicante sino para cualquier ciudad, se tenga un especial cuidado en el tratamiento de los accesos a las ciudades.

Voy a contar lo siguiente. La carretera nacional 340 Barcelona - Valencia, a su paso por Tarragona —demarkación por la cual soy Diputado—, tiene un desvío que se hizo por fases. La inauguración del último tramo fue hace un año y medio aproximadamente. Sucede que el señor que circula por la carretera nacional 340 hace la circunvalación a Tarragona pero llegando a un punto, se termina la circunvalación y la carretera se acaba en un cruce con la carretera 430. Es decir, que viene por la carretera de Barcelona-Valencia y, sin darse cuenta, se encuentra en la carretera de Tarragona-Reus-Alcolea del Pinar. El tramo que va desde esta carretera hasta enlazar con la que él circulaba no existe; faltan 4 ó 5 kilómetros y hay una mala señalización.

Por tanto, por analogía con lo que se estaba explicando aquí, creo que es importante que se apruebe esta proposición no de ley para poder solucionar el problema de Alicante, que sucede en muchos lugares, donde los problemas urbanísticos de las ciudades provocan disfunciones dentro de la continuidad en las vías de comunicación. Es un problema en el que el Ministerio debería tener un especial cuidado. Por ello vamos a apoyar esta proposición no de ley para, al mismo tiempo e hipotéticamente, recabar del Ministerio la solución de estos problemas, que no solamente son de Alicante y de Tarragona, sino de otras muchas carreteras del Estado.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Vázquez.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Señor Presidente, no voy a aprovechar que el Vinalopó pasa por Elche para hablar de los grandes problemas, los macroproblemas que tiene Alicante y las comarcas del sur del País Valenciano, lo que se considera administrativamente la provincia de Alicante, pero es evidente que Alicante no se encuentra entre las prioridades de inversión del Estado, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Tampoco es intención mía ni de mi Grupo plantear situaciones de agravio comparativo no ya con Barcelona o con Sevilla, donde se ubican este año eventos importantes, ni mucho menos con Valencia, porque nuestro Grupo Parlamentario es mucho más partidario de mantener aquello que se decía hace ya muchos años y que sigue estando vigente: hacer país, hacer País Valenciano. Para nosotros hacer país significa intentar acercar la solución de los problemas comunes a toda la Comunidad Autónoma Valenciana y no enfrentar unas zonas con otras, estrategia que puede ser útil a corto plazo para alguien, pero de la que en caso alguno participamos.

Alicante actualmente está jugándose su futuro como ciudad con diferentes obras de infraestructura que van a condicionar el presente y, sobre todo, el futuro como ciudad de acogida turística y de zona de alta actividad económica: por una parte, la ubicación de la estación de Renfe y, por otra, el uso y la remodelación del puerto. Con estas dos grandes obras tiene relación la proposición no de ley que hoy nos presenta el Grupo Parlamentario de CDS, que vamos a votar favorablemente. Sea cual sea el nivel de penetración de esta entrada pacífica —como decía el señor Martínez-Campillo—, de la autovía Madrid-Alicante en la ciudad de Alicante, es obvio que ha de tener relación con la solución que se dé a la estación de Renfe y con la solución que se dé al funcionamiento y a la remodelación del puerto de Alicante. La conexión de la entrada de la autovía Madrid-Alicante en la ciudad tiene que estar condicionada por la finalización de la circunvalación que, además, va a hacer posible una distribución racional de entrada y salida del tráfico de Alicante, que sus señorías conocen, pero, por si acaso, aunque se ha dicho ya, que recibe por el norte la afluencia de tráfico proveniente de Valencia, por el oeste la de Madrid y por el sur la de Murcia, tres zonas de alta intensidad económica.

El problema concreto que nos plantea la proposición no de ley es que en la inacabada entrada de la autovía a la ciudad de Alicante se presentan las situaciones que citaba el señor Martínez-Campillo: la salida de un polígono industrial importante y la entrada en la ciudad, disminuyendo sensiblemente el calibre de esa arteria de tráfico, lo que significa un mal nivel de tráfico en la zona. Creemos que sea cual sea el nivel de penetración —que desde nuestro punto de vista tiene que llegar hasta el puerto enlazando con la circunvalación y dando salida tanto a la futura remodelación del puerto como a la conexión con la circunvalación y con el ramal sur—, es absolutamente necesario acabar racionalmente la penetración de la autovía Madrid-Alicante en la propia ciudad. Repito que la ciudad de Alicante está jugándose actualmente su futuro. Es, sin duda, un problema de inversión pública, pero no sólo de cantidad económica, sino de uso racional de los medios técnicos de que se dispone. No vale cualquier solución. Cualquier solución no tiene que estar necesaria y exclusivamente condicionada al coste de las mismas. Hay

que mirar un poco más allá. Si queremos que Alicante —como otras ciudades— tenga un futuro urbano racional, independientemente del coste económico, aunque, por supuesto, teniéndolo en cuenta, esta obra que se plantea en la proposición no de ley es necesaria, como lo es armonizar las otras obras de infraestructura que están actualmente —repito— en candelero en la ciudad de Alicante y que van a condicionar fuertemente su futuro.

Acabo mi intervención explicitando nuestro apoyo a los dos puntos de esta moción. El primero es el que nos parece más sustancial; el segundo es más coyuntural pero, en cualquier caso, también lógicamente apoyable.

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

El señor **CREMADES SENA**: Señor Presidente, en nombre de mi Grupo Parlamentario quiero manifestar que compartimos la inquietud de los oradores que me han precedido respecto a que definitivamente se termine la autovía que enlaza Alicante con Madrid. Sin embargo, he oído esta mañana algunas manifestaciones con las que no estoy de acuerdo, como tampoco lo estamos con la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario de CDS. Voy a explicar brevemente por qué.

Hay dos puntos en la proposición no de ley; empezaré por el segundo. El segundo punto dice literalmente que en el plazo de un mes se eviten los riesgos de accidentes en la inacabada autovía de Levante, a la entrada de Alicante. No es posible en el plazo de un mes evitar el riesgo de accidentes; parece una pretensión desmesurada. Voy a explicar lo que estamos haciendo, en esta situación de provisionalidad, en esta zona que evidentemente tiene riesgos de accidentes, como cualquier carretera que esté en obras, porque todavía no está terminado el proyecto definitivo. Evitar el riesgo en el plazo de un mes no es a lo que hay que instar al Gobierno. Pienso que hay que poner los medios para reducir la posibilidad de accidentes en esa zona. Esto ya se está haciendo porque, al margen de la señalización que anuncia que se está llegando a una zona de peligrosidad —como bien ha dicho el señor Martínez-Campillo—, la Agrupación de Tráfico de la Guardia Civil tiene una vigilancia especial en determinadas horas punta y en días concretos —se va a intensificar mucho más de cara al verano—, para que los conductores al llegar a esa zona entiendan perfectamente que hay peligro y evitar la posibilidad de que se produzcan accidentes. Por tanto, el segundo punto de la proposición no de ley, presentada por el Grupo Parlamentario del CDS, a juicio del Grupo Parlamentario Socialista con lo que se está haciendo está sobradamente cumplido y la pretensión literal que plantea el CDS es difícil de conseguir, y más en ese plazo tan perentorio de un mes.

En el primer punto de la proposición no de ley podría presentar argumentos muy parecidos, y lo voy a

hacer. Dice la proposición que en el plazo de tres meses se presente el proyecto definitivo de ejecución del enlace de la autovía de Levante con la vía de penetración de Alicante y la circunvalación con la unión del puerto. Lo que pide la proposición no de ley ya está incluido en el programa del Ministerio de Obras Públicas y Transportes de forma prioritaria. El proyecto de acceso al sur de Alicante y al puerto —proyecto clave 41 a 2.280— ya está redactado; tiene un presupuesto de 3.846 millones de pesetas; está aprobado técnicamente por la Dirección General de Carreteras con fecha 25 de junio de 1991 y su licitación está prevista para finales del año 1992. Todo el mundo sabe que un proyecto de tal envergadura requiere un tiempo necesario posterior a la licitación, para la aportación de pliegos, los proyectos de mejora, el paso por el Consejo de Ministros, etcétera. Ello no quiere decir que no haya voluntad —como se ha dicho aquí— por parte del Ministerio, sino que se está realizando precisamente lo que pide la proposición no de ley del Grupo del CDS y, por tanto, es innecesaria. No obstante, mientras este proyecto se finaliza —tarea que requiere tiempo por tratarse de un proyecto importantísimo— se ha redactado un proyecto provisional de ordenación del tráfico mediante el cual se van a construir dos ramales provisionales de conexión: uno, que va a unir la autovía Madrid-Alicante con la autovía de la circunvalación, y otro, que va a unir con el enlace de Las Atalayas. Es un proyecto provisional hasta que esté concluido el anterior y tiene un valor de ciento treinta y seis mil y pico millones de pesetas. Este proyecto provisional está aprobado y la expropiación de los terrenos está ordenada con fecha de 19 de febrero de 1992.

Por tanto, la proposición no de ley del CDS podría, a nuestro juicio, manifestar simplemente la inquietud que su portavoz ha expresado al principio de su intervención, inquietud que todos compartimos, pero los puntos concretos los vemos totalmente innecesarios, puesto que está ya en marcha la realización definitiva de dicho enlace.

Yo no puedo compartir algunas de las manifestaciones que se han hecho aquí, concretamente las relativas al agravio comparativo que se produce con Valencia. No puedo compartir las manifestaciones que se hacen en el sentido de que no hay voluntad por parte del Ministerio, por parte del Gobierno, para que Alicante no tenga prioridad a la hora de las inversiones. Se ha dicho aquí también que hay varios proyectos en marcha, lo que contradice la objeción de falta de voluntad por parte del Ministerio, querer ahogar a Alicante, jugarse el futuro o manifestar que Alicante está en infraestructuras totalmente marginada respecto a otras zonas de España, concretamente Valencia. Yo creo que éste es un juego político que puede dar resultado en alguna provincia. En un sitio se puede decir que estamos marginados respecto a otros lugares y al revés. Pero ciñéndonos concretamente al tema de las

carreteras, la conexión de Alicante con Madrid ha supuesto históricamente tremendos atascos (en los meses de veranos todos los alicantinos hemos sufrido la avalancha de turistas que vienen a la ciudad o a las zonas de veraneo), pero afortunadamente ha tenido que venir un Gobierno Socialista para que tengamos la autovía de conexión entre Madrid y Alicante prácticamente terminada, como aquí también se ha reconocido. Repito que la autovía Alicante-Madrid está prácticamente finalizada. A finales de junio se va a inaugurar el tramo La Roda-Honrubia y nos va a quedar pendiente sólo un tramo entre Almansa y Albacete, en la zona de Chinchilla —difícil tramo—, y la parte final de la entrada a Alicante, que se tiene que conectar con otros proyectos como el del puerto, por lo que tiene una cierta complicación en el tiempo, aunque ya se está realizando.

No ocurre así —y no me alegro— con la autovía de Valencia, cuyas obras están algo más retrasadas. Parece injusto que permanentemente se apele a la tradicional marginación alicantina, por lo menos en el caso concreto que nos ocupa en esta Comisión y sobre la proposición no de ley del CDS. Creo que ese tipo de argumentos políticos deberían descartarse sistemáticamente. Yo creo que la autovía Madrid-Alicante —como ya se ha anunciado públicamente en Alicante— va a estar terminada en plazo breve. Solamente quedará pendiente la parte de entrada pacífica en Alicante, como decía el señor Martínez-Campillo, en que ya está en marcha. Gracias a la voluntad política de este Ministerio, a la voluntad política de los socialistas y a la voluntad política del Gobierno, en muy pocas horas vamos a tener una conexión por carretera los alicantinos y los madrileños, lo que permitirá que ir de vacaciones a Alicante en verano no sea un suplicio, sino que sea precisamente ir a disfrutar en nuestras playas un buen verano, no como ha venido siendo hasta estos momentos.

Por tanto, votaremos en contra de la proposición no de ley presentada por el Grupo del CDS.

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, 11; en contra, 17.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley que acaba de ser objeto de debate.

Antes de levantar la sesión quiero recordarles, señores Diputados, que dentro de unos instantes y en esta misma sala se va a reunir la Ponencia que tratará sobre el informe del Consejo de Seguridad Nuclear.

Señoras y señores Diputados, se levanta la sesión.

Eran las once y veinte minutos de la mañana.