



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1992

IV Legislatura

Núm. 511

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 93

celebrada el miércoles, 23 de septiembre de 1992

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de Ley:

- Por la que se insta al Gobierno a que en el plazo de tres meses presente ante la Cámara las medidas legislativas oportunas para impedir que puedan ser urbanizadas, en un plazo de 20 años, las zonas arboladas situadas en suelos no urbanizables que hayan sido incendiadas. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 211, de 5-9-91. Número de expediente 161/000254) **15028**
- Por la que se insta al Gobierno a remitir un informe sobre la situación actual de la depuración de las aguas residuales urbanas e industriales y sobre la calidad de las aguas continentales españolas, así como a adecuar nuestra legislación a la Directiva del Consejo 91/271/CEE en el plazo más breve posible. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 235, de 14-11-91. Número de expediente 161/000284) **15031**
- Por la que se insta al Gobierno para que adopte las medidas encaminadas a que el tramo de la Autopista A-7 que transcurre entre Sollana y Oliva (Valencia) quede libre del abono de peaje mientras se ejecutan

	Página
las obras de mejora del trazado de la carretera N-332 en el mismo tramo. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 235, de 14-11-91. Número de expediente 161/000289)	15033
— Por la que se insta al Gobierno a apoyar mediante su participación el Parque Tecnológico de Andalucía, con sede en Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 259, de 6-2-92. Número de expediente 161/000317)	15036
— Por la que se insta al Gobierno para que adopte medidas en relación con las viviendas con problemas a causa de la aluminosis del cemento. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 277, de 20-3-92. Número de expediente 161/000354)	15041
— Para dar solución a los graves problemas de circulación que afectan a la carretera N-340 a su paso por los términos municipales de Cervelló, Vallirana (Barcelona) y otros núcleos urbanos. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 302, de 22-5-92. Número de expediente 161/000380)	15048
— Por la que se insta al Gobierno a la eliminación de puntos negros de la red de carreteras en la provincia de Alicante. Presentada por el Grupo Parlamentario del CDS («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 302, de 22-5-92. Número de expediente 161/000381)	15051
— Relativa a la variante de nuevo trazado de la Autovía del Mediterráneo entre Málaga y Motril (Granada). Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 321, de 30-6-92. Número de expediente 161/000394)	15055
— Por la que se insta al Gobierno para que en el plazo de seis meses elabore un informe sobre las condiciones de seguridad de los inmuebles edificados con anterioridad a 1991. Presentada por el Grupo Parlamentario del CDS («Boletín Oficial de las Cortes Generales», serie D, número 324, de 27-7-92. Número de expediente 161/000402)	15058

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

— **DEBATE Y VOTACION, EN SU CASO, DE LAS SIGUIENTES PROPOSICIONES NO DE LEY: POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EN EL PLAZO DE TRES MESES PRESENTE ANTE LA CAMARA LAS MEDIDAS LEGISLATIVAS OPORTUNAS PARA IMPEDIR QUE PUEDAN SER URBANIZADAS, EN UN PLAZO DE VEINTE AÑOS, LAS ZONAS ARBOLADAS SITUADAS EN SUELOS NO URBANIZABLES QUE HAYAN SIDO INCENDIADAS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 161/000254).**

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 figuran una serie de proposiciones no de ley.

La primera de ellas es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que en el plazo de tres meses

presente ante la Cámara las medidas legislativas oportunas para impedir que puedan ser urbanizadas, en un plazo de veinte años, las zonas arboladas situadas en suelos no urbanizables que hayan sido incendiadas, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida.

Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Esta proposición no de ley que se presentó el año pasado y que hoy tenemos la oportunidad de ver en esta Comisión, a nuestro entender es realmente relevante, pues tiende a atajar una de las causas por las cuales se producen incendios en nuestro país. Desde luego, no es la única causa; hay otras. No solamente se producen incendios por motivos especulativos, sino que también tienen lugar por pirómanos, por accidente, por actos dolosos que buscan cobrar seguros y porque se buscan, a medio y largo plazo, recalificaciones de terrenos.

Se da la circunstancia de que este Diputado que les habla es de una circunscripción, la provincia de Cádiz, que estos dos últimos años ha sido duramente castigada por los incendios. Los incendios que allí se han producido han sido de todas las tipologías que he enunciado: por accidente, por piromanía, pero seguramente también los

ha habido por motivos especulativos. Estos motivos especulativos, que fueron cotidianos en los años 1960 y 1970, a lo largo de toda nuestra costa mediterránea, fundamentalmente en Cataluña y en el País Valenciano, ahora no se producen de igual manera, sino con un carácter más selectivo, no incendiando cualquier bosque o pinar, sino buscando suelos próximos a urbanizaciones que ya están construidas; suelos que ya de por sí tienen una fuerte tensión especulativa, que tienden a ser urbanizados. La única barrera para conseguir que sean urbanizados es el que, hoy por hoy, sean un pinar o un bosque. Eliminando el pinar o el bosque, si no el primer año, es muy probable que el cuarto, el quinto o el octavo año después del incendio ese suelo sea recalificado. Este diagnóstico no sólo lo realiza mi Grupo Parlamentario, sino que lo han hecho otras organizaciones, fundamentalmente las ecologistas, que reiteradamente han venido solicitando esta medida de que no se pueda urbanizar en el plazo de veinte años -otros piden hasta cincuenta- después de un incendio para que sea llevada a cabo y tenga un hueco legislativo, tanto en el Congreso de los Diputados como en los Parlamentos autonómicos.

También quiero manifestarles que estas acciones incendiarias voluntarias, criminales, no solamente tienen un coste en la naturaleza que hace que nuestro país se encuentra ante un peligro cada vez mayor de desertización, sino que incluso tiene un coste en vidas humanas. Yo me permito ahora recordar, aunque repito que las tipologías de incendios en estos casos son variadas, que los diferentes incendios que se han producido en nuestro país este año han costado catorce vidas humanas. Por lo tanto, el año no ha sido tan benigno en España. Ha tenido un coste elevadísimo. Ha habido cinco incendios en Castilla, cinco en la provincia de Cádiz, dos en el País Valenciano, demasiadas vidas humanas. Consideramos que esta medida, junto con otras que se contemplan contra los incendios, sería relevante, así como que este Congreso pidiera al Gobierno que regulara legislativamente la imposibilidad de urbanizar, durante un tiempo prolongado, los terrenos en los que se han producido incendios.

Repito que no sería la única medida, sino que hay que crear mayores servicios para ICONA, hay que conseguir que las brigadas contra incendios tengan mayor profesionalización, que estén más capacitadas, etcétera, pero es enormemente importante, a nuestro juicio, que una medida de esta naturaleza disuada a cualquier criminal que intente provocar un incendio para conseguir beneficios, a medio o a largo plazo, con la recalificación de terrenos que hoy son bosques absolutamente necesarios para nuestro medio natural en España.

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

Por el Grupo Popular, el señor Lara tiene la palabra.

El señor **LARA ALEN**: Hoy detabimos una proposición no de ley de Izquierda Unida para instar al Gobierno a que tome medidas legislativas a fin de evitar que sean urbanizables zonas que han sido quemadas.

En la proposición no de ley de 31 de marzo de 1992 de nuestro Grupo ésta era una de las medidas de coordinación que propugnábamos. Por tanto nosotros daremos un apoyo claro en este debate a esta medida, una más de las necesarias para evitar estos grandes desastres.

Se alega que no existen datos. Ya llevamos bastantes años de desgracias y de grandes incendios, batiendo récords de hectáreas quemadas y de personas fallecidas, y es hora de que se sepa si los incendios son fortuitos o provocados. Lo que sí está claro es que algunas veces las hectáreas que no se pueden urbanizar no se queman porque ya están clasificadas como no urbanizables. Lo que no está claro -y ahí es donde está el problema- son los terrenos circundantes que se revalorizan por el valor estético o forestal de algunas zonas.

La legislación debía considerar este tema. Cuando se reformó la Ley del Suelo todos estuvimos de acuerdo sobre el delito ecológico, por lo que en este asunto todos debíamos dar un apoyo total. Se exigen diversas medidas, y una de ellas es ésta. Por lo tanto, nuestro Grupo apoyará esta iniciativa.

Estimamos que la coordinación del Estado (Ministerio de Agricultura, Interior, Defensa y comunidades autónomas) es básica y para demostrar que esto es así voy a dar dos ejemplos. El de la sierra de El Rincón, de Madrid, donde dos autonomías luchan contra un incendio y en el que, según dicen la prensa, los sindicatos y los familiares, el desorden era generalizado, los medios pocos y la gente no sabía ni lo que tenía que hacer. Las consecuencias fueron cinco funcionarios muertos.

Podíamos poner otro ejemplo, el de la sierra de Grazalema, otro parque natural, una zona sensible, un pinsapar único, donde otros cinco funcionarios mueren porque, según dice la prensa, hubo desorden y falta de medios. Después, los responsables dicen que se disponía de todos los medios: mochilas, camiones, de todo. Lo cierto es que en Grazalema la gente iba en zapatillas y murieron con ellas puestas. No tenían ningún medio. Ha llegado el momento de que todos nos unamos para tomar las medidas adecuadas. No vale que el Gobierno diga que, por falta de datos, no se adoptan las medidas legislativas necesarias para evitar las urbanizaciones en zonas de interés paisajístico o ecológico.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Voy a intervenir brevemente, aunque quiero expresar, en primer lugar, mi sorpresa por la proposición no de ley que presenta Izquierda Unida.

En este curso parlamentario, creo que a lo largo de febrero o marzo, este Diputado, en nombre de CDS, presentó una proposición de ley en la que se pretendía que no se reclasificaran los terrenos que hubieran sido destruidos por causas naturales o artificiales y, especialmente, cuando hubiera ocurrido un incendio. Hubo grupos que la apoyaron, pero tengo que añadir que Izquierda Unida, no. De todos modos, esta incongruencia, que de-

be repasar mi buen amigo el portavoz del Grupo de Izquierda Unida, debe quedar patente.

En aquellos momentos yo no solamente solicitaba que la urbanización de los terrenos que sufrieran una destrucción de tipo natural quedara congelada veinte años, sino siempre. Pero advertía, señor Presidente, que el problema, después de muchos años de haber contemplado el urbanismo de cerca, no está exactamente en los terrenos que se queman. A nadie se le ocurre pretender la reclasificación de un terreno que se incendia para ser urbanizable posteriormente. Es una auténtica locura, porque normalmente esos terrenos tienen una clasificación permanente de no urbanizable y de especial protección.

El problema está en áreas próximas a esos lugares que, en cadena, van recibiendo una serie de condicionantes, hasta llegar al máximo de no permisividad en la construcción, precisamente porque están cerca de un paraje natural o de un lugar de especial valor paisajístico. Y lugares que no están afectados por los incendios, pero que están a tres o a cuatro kilómetros del lugar que se quema, son los que provocan el incendio -dentro de lo que se puede saber si un incendio es intencionado o no, porque en el cincuenta y tantos por ciento de los casos no se conoce la causa-, son los que normalmente salen beneficiados de esa situación. Una vez que desaparece la causa por la que se les impedía edificar a tres kilómetros, es cuando piden la reclasificación. De ahí que nuestra proposición de ley pidiera que se establecieran áreas estratégicas. Es decir, que una vez registrado el incendio se estableciera un área estratégica; se delimitara todo el contorno; se limitara inmediatamente, a través del Reglamento de planeamiento que desarrolla la Ley del Suelo y las leyes autonómicas, de concesión de licencias; se estudiara perfectamente la zona, y se adoptaran todas las medidas cautelares hasta dar una configuración definitiva, de tipo urbanístico, en el Plan General de Ordenación Urbana del municipio donde estuviera enclavado, a ese lugar incendiado y a todo su contorno. Este es el verdadero problema.

Por experiencia personal y profesional he de decir que el problema no está en los lugares incendiados. Con veinte años de no poder construir en la zona incendiada no resolvemos nada. Veinte años en nuestra vida es muy importante, pero en un terreno no significa nada.

Estamos de acuerdo en la prohibición absoluta en los terrenos incendiados, pero además que se haga extensible a todas las áreas del contorno, ya que el problema se encuentra allí y no en el lugar donde se produce el incendio.

En coherencia con nuestra proposición de ley -a diferencia de la no coherencia que muestra el Grupo proponente- y con algo que hemos estudiado profundamente hasta llegar a una proposición de ley, señor Presidente, votaremos a favor, y espero que los demás grupos también lo hagan.

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

El señor **CUEVAS DELGADO**: Señorías, la iniciativa que hoy nos presenta Izquierda Unida es una más dentro de las que en los últimos tiempos los grupos de la oposición han formulado respecto a los incendios forestales. Ya el Pleno del Congreso, en su sesión de 11 de septiembre del pasado año, aprobó una moción en la que se contemplaba un amplio catálogo de medidas, entre las que figuraba la realización de estudios encaminados a una posible modificación legislativa en la materia, con idéntico criterio que la que hoy nos plantea Izquierda Unida.

El Pleno de esta Cámara ya debatió una proposición no de ley del Grupo Popular, por la que se instaba al Gobierno a elaborar un plan de alerta y prevención de los incendios forestales y un programa natural de reforestación. Habría que recordar también la reciente comparecencia del Secretario de Estructuras Agrarias ante la Comisión de Agricultura y Pesca del Senado, y la Ponencia que está trabajando en el Senado para analizar todas las posibles causas que inciden en los incendios forestales.

Creo que ya se han avanzado trabajos en este sentido y se ve con bastante claridad que las causas que aquí se pueden imputar a incendios provocados para una posible especulación no son, desde luego, constatables en su totalidad, ni siquiera los más importantes. Estos incendios son algo marginal en una cifra de doce mil o quince mil que se pueden producir en nuestro país.

Según los datos analizados del año 1991, no se queman más superficies potencialmente urbanizables que las no urbanizables, ni se observa, revisando las superficies que se han incendiado, que haya habido una recalificación significativa posterior.

Además, no existe -aquí hay intervinientes de la Ley del Suelo- ninguna relación entre la Ley del Suelo, que regula el planeamiento urbanístico, y el estado forestal de los terrenos calificables como urbanizables. Al no haber ninguna relación entre la situación arbolada o no, quemada o sin quemar, y su eventual calificación urbanística, resulta difícil que aquí se nos pueda decir que el incendio forestal intencionado tenga, como una de sus motivaciones importantes, obtener su calificación como urbanizable. De las estadísticas no se desprende esto, no hay ninguna evidencia ni sospecha razonable de que ésta pudiera ser la causa de algunos incendios y, en todo caso, de existir alguna por este motivo, sólo podría deberse a la falta de información del promotor que hubiera utilizado el fuego para conseguir la recalificación creyendo que eso puede conseguir una recalificación.

Sin embargo, la aprobación de la iniciativa que hoy nos plantea Izquierda Unida provocaría, a nuestro juicio, bastantes efectos negativos. Por ejemplo, el bloqueo de muchos planes generales y de sus revisiones, que no podrían contar con las parcelas que intencionadamente o no hubieran sufrido un incendio; una situación de clara injusticia para aquel titular de un terreno que, conforme al planeamiento, pudiera ser urbanizable por necesidades del desarrollo urbano y que accidentalmente se hubiera quemado. Se produce un nuevo frente de conflictos: si un terreno incendiado deja de ser urbanizable du-

rante 20 años, es posible perjudicar a un titular quemándole sus tierras o también asegurarse la expansión del planeamiento hacia unas propiedades quemando las demás. Si pudiera haber algún incendio causado por creer algún propietario que un terreno sin árboles dejaría de ser una zona verde potencial y pasaría a ser fácilmente calificable como urbanizable, lo más razonable para evitarlo es que se obligue a repoblar todos aquellos terrenos arbolados que se encuentran en el entorno y en la zona de previsible expansión urbanística y que resulten incendiados. Para ello tenemos un instrumento que se puede aplicar, que es la Ley de Incendios Forestales, que está vigente, y, en especial, los artículos que hacen referencia a la obligación de los propietarios a repoblar lo quemado.

Además de esto, el carácter de previsible expansión urbanizable o la calificación del suelo corresponde a las comunidades autónomas o a las autoridades locales; no es competencia de la Administración del Estado. Por eso, difícilmente podemos entrar en esa situación -por este motivo antes hacía una referencia a la Ley del Suelo-, porque esta proposición no de ley afecta directamente al ámbito competencial de las comunidades autónomas y de los que tienen la capacidad real para calificar los suelos, que son los ayuntamientos.

En todo caso, no creemos que esto aporte nada. Es una situación que hemos debatido en profundidad tanto en esta Comisión, en el Pleno del Congreso de los Diputados, como en el Senado; no aporta nada nuevo, es una casuística. Me parece que es una afirmación gratuita decir que los incendios forestales obedecen a la especulación, porque es algo que no se ajusta a la realidad. Desde luego, pretende resolver un problema que no es simple, sino complejo, porque las causas de los incendios son muy complejas. Estamos en un país que tiene un índice de riesgo importante en relación con los incendios forestales y hay multitud de causas por las cuales se producen los incendios.

Por todo ello, señorías, el Grupo Socialista no va a apoyar con su voto esta proposición de ley de Izquierda Unida.

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, 16; en contra, 19; abstenciones, una.

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

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REMITIR UN INFORME SOBRE LA SITUACION ACTUAL DE LA DEPURACION DE LAS AGUAS RESIDUALES URBANAS E INDUSTRIALES Y SOBRE LA CALIDAD DE LAS AGUAS CONTINENTALES ESPAÑOLAS, ASI COMO A ADECUAR NUESTRA LEGISLACION A LA DIRECTIVA DEL CONSEJO 91/271/CEE EN EL PLAZO MAS BRE-

VE POSIBLE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 161/000284).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir la siguiente proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a remitir un informe sobre la situación actual de la depuración de las aguas residuales urbanas e industriales y sobre la calidad de las aguas continentales españolas, así como a adecuar nuestra legislación a la Directiva del Consejo 91/271/CEE en el plazo más breve posible. Presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y para cuya defensa tiene la palabra el señor Caballero.

El señor **CABALLERO CASTILLO**: Señor Presidente, señorías, el 24 de octubre de 1991 presentamos en la Mesa del Congreso de los Diputados la presente proposición no de ley. Justo a los once meses tenemos la oportunidad de debatirla en Comisión, pero seguimos esperanzados en que pueda prosperar. Diríamos, como reza ese dicho popular, que nunca es tarde si la dicha es buena. No vamos a mencionar el estado lamentable que tienen las aguas en muchas cuencas de nuestro país en cuanto a contaminación y erosión como consecuencia de vertidos.

Queremos señalar que la proposición no de ley que presentamos es sencilla y clara a la vez. Consta de dos puntos en los que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno, primero, a que remita un informe sobre la situación actual de la depuración de las aguas residuales urbanas e industriales, y sobre la calidad de las aguas continentales de España. Creemos que en el día de hoy el Gobierno debe tener estudios avanzados sobre depuración y calidad de las aguas, estudios que irán desarrollándose con el Plan Hidrográfico Nacional que está por presentar por parte del Gobierno.

Pues bien, lo que planteamos al Gobierno es que presente a la Cámara un informe sobre la situación de la depuración de las aguas residuales urbanas y sobre la calidad de las aguas continentales españolas, informe que es necesario tener o, en su caso, elaborar ya, pues sin él difícilmente se puede intervenir desde las competencias que se tienen en un tema tan importante como es el agua y su calidad. Por ello, este primer punto no puede ser rechazado por esta Comisión.

El segundo punto pretende instar al Gobierno a que, lo más pronto posible, adecue nuestra legislación a la Directiva del Consejo Europeo número 91/271 de la Comunidad Económica Europea. Ello debe ser así porque el 30 de julio de 1993 caduca el plazo de entrada en vigor de las disposiciones legales reglamentarias y administrativas necesarias para dar cumplimiento a dicha Directiva del Consejo Europeo que hace referencia al tratamiento de las aguas residuales urbanas. Además, existe otro plazo a cumplir por cada uno de los Estados miembros, como es el 31 de diciembre de 1993, para determinar las llamadas zonas sensibles y menos sensibles, o para elaborar el respectivo programa de aplicación de la directiva, que debe-

rá ser comunicado a la Comisión antes del 30 de junio de 1994.

Por otra parte, los vertidos industriales que descargan directamente a los cauces deberán cumplir, de acuerdo con la directiva, unas disposiciones establecidas previamente y que no están incluidas en la misma, ya que cada país miembro debe, antes de junio de 1993, definir los requisitos correspondientes a cada sector industrial afectado por la citada directiva.

Por todo lo expuesto, esperamos que sea tenida en consideración esta proposición no de ley por los demás grupos y sea votada favorablemente.

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

La señora Estevan Bolea tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular.

La señora **ESTEVAN BOLEA**: El Grupo Popular va a apoyar esta proposición no de ley de Izquierda Unida, porque, además de pedir bien poco, esta iniciativa se va a ver en esta Comisión después de once meses. Pide simplemente un informe sobre la situación actual de las aguas en cuanto a calidad y depuración, y casi ni debería pedirlo porque hay una directiva de la Comunidad Económica Europea, del año 1990, por la que las administraciones tienen obligación de informar sobre todas estas cosas.

Por las declaraciones del Secretario de Estado de Medio Ambiente y Políticas del Agua, parece ser que el Ministerio de Obras Públicas tiene terminado un informe sobre esta cuestión. Lo que ocurre es que cuando dicen que en España se depura un 30 o un 40 por ciento, es totalmente falso porque en ello incluyen, por ejemplo, las 1.200 depuradoras que no funcionan. Yo quiero decirle al Diputado señor Dávila -suponiendo que esté presente- que eso de que no funcionan no lo ha dicho la Diputada señora Estevan, sino el Secretario de Estado, señor Alberó. Por tanto, es el señor Alberó el que lo ha dicho y nosotros lo hemos recogido.

Lo que nosotros sí queremos añadir es que el informe que se haga se realice con un cierto rigor y una veracidad. Aunque, después de lo oído ayer en el Pleno de la Cámara ya no sé siquiera si el Ministerio de Obras Públicas -que no hace más que echar balones fuera, con gran ayuda de algunos Diputados que tienen una enorme habilidad para hablar y no decir nada- tiene competencia para hacer un informe, porque empiezo a dudar de que quieran tener competencia, a pesar de que la tienen sobre algunos temas.

Respecto a la adecuación de nuestra legislación a la directiva del Consejo Europeo, no se preocupe Izquierda Unida, porque se han traspuesto y son derecho interno español más de doscientas directivas, muchas de ellas sobre el tema de aguas, ninguna de ellas se cumple en su totalidad y, parcialmente, muy poca cosa.

Lo que a nosotros nos gustaría es que todos estos trabajos e informes que se manden a la Cámara se movieran en el terreno de lo concreto y no en las filosofías y conceptos

abstractos, que está muy bien para perder el tiempo en la Cámara, pero que no resuelven los problemas que tienen los españoles.

El agua es algo de primerísima necesidad. Vuelvo a insistir, para que quede reflejado una vez más en el «Diario de Sesiones», que nuestras actividades económicas y nuestra calidad de vida dependen fundamentalmente de que tengamos agua. El agua, como la vivienda, las carreteras y tantas cosas en las que tienen competencias las comunidades autónomas, se desarrollan en un territorio concreto. Y si en el Congreso de los Diputados no podemos mencionar nada del agua que tenga que ver con un territorio concreto, díganme, señorías, qué hacemos los Diputados en el Congreso de los Diputados.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Simplemente para anunciar que nuestro Grupo Parlamentario va a votar a favor de esta proposición no de ley, porque nos parece muy sensato lo que en ella se pide, además de necesario. El primer punto es evidente -como han dicho anteriores intervinientes- que está incidiendo específicamente en aspectos cuya gestión corresponde a las comunidades autónomas. Es decir, se van a tener que recabar esos datos a las comunidades autónomas. Cuando hablamos de aguas residuales urbanas, es evidente que eso es competencia de las comunidades autónomas, o de aguas continentales, excepto en aquellas cuencas que transcurren por más de una comunidad autónoma.

En cuanto a la adecuación de nuestra legislación a la Directiva del Consejo número 91/271, a que se refiere el segundo punto, nuestro país está obligado a cumplirla, a trasponerla, y ello se debe realizar en el plazo que determina la propia Directiva. Por tanto, también vamos a votar a favor de ese segundo punto.

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

El señor **OLIVER CHIRRIVELLA**: Con mucha brevedad, quiero anunciar nuestro voto favorable a esta proposición no de ley presentada por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

En poco tiempo, a finales del último período de sesiones y a principios de éste, se han producido dos debates importantes en el Pleno de los Diputados: uno, sobre la calidad de las aguas del mar Mediterráneo y, otro, ayer, se vio la moción sobre política medioambiental. Es una realidad, es un hecho, que las aguas españolas en superficie, tanto en los ríos y lagos como, consecuencia de ello, las costas de nuestros mares, tienen unas aguas enormemente contaminadas.

Como han dicho aquí algunos intervinientes, el señor Caballero, la señora Estevan y el representante de Convergència, una cosa es el que tengamos debates de altura intelectual -quien tenga esa altura intelectual, no me incluyo entre ellos, por supuesto- sobre la filosofía del me-

dio ambiente y otra cosa muy distinta es el día a día, el cada día. Aquí habría que recordar aquel dicho de que se hace camino al andar. Está muy bien que esperemos un gran debate nacional sobre política medioambiental, pero mientras tanto hay que trabajar día a día, cada día, y hay que procurar que todos los focos de contaminación se vayan resolviendo de una forma clara.

Además, no se puede pasar la pelota de unas administraciones a otras con la excusa de que son competencia de las autonomías, de los municipios y de que el Estado sólo coordina. Lo cierto es que algo habrá que hacer y más teniendo en cuenta que somos un país plural en el que hay varias nacionalidades, varias comunidades autónomas que tienen aguas comunes; que tienen ríos que comparten; varias comunidades autónomas y que contaminan unos y otros y, a veces, el que contamina no es el que sufre las consecuencias de esa contaminación. Hay que poner los pies en el suelo y atajar el problema con rapidez y con claridad, sin dejarlo para intervenciones retóricas que van aplazando el problema y pasándolo a los demás, sin dar las soluciones que requiere y que necesita nuestro país. Desde esta perspectiva, apoyamos el contenido de esta proposición no de ley.

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

El señor **MODOL I PIFARRE**: Sin ánimo de ser retórico, tomo la palabra para fijar posición sobre la proposición no de ley.

Este Diputado tiene la sensación de que éste es un debate «déja vu», un debate que se ha producido ya varias veces. En concreto ayer, con la intervención del señor Dávila, se fijó también posición sobre este tema o uno parecido, y el miércoles pasado, día 16, el propio Ministro se expresó también en esta dirección.

Hay más. En una pregunta contestada por el Ministerio a don Ernesto Caballero, se fijaba también cuál era la posición en ese momento del Ministerio y se le contestaba que cada Estado miembro tiene, hasta el 31 de diciembre de 1993, para determinar las llamadas zonas sensibles y menos sensibles, y que había tiempo para aplicar la directiva hasta junio de ese año.

El propio Ministro, el miércoles día 16, recordó en el debate que el marco competencial sobre el saneamiento y la depuración de aguas correspondía a los ayuntamientos y a las comunidades autónomas, y que el Ministerio se limitaba a fomentar e impulsar estas actividades y a celebrar convenios de colaboración. En el mismo debate, el propio Ministro se comprometió básicamente a realizar dos iniciativas que tiene sentido traer hoy a colación. Una primera, a plantear un debate general sobre esta materia en el que tomar decisiones después de la reunión que los Ministros de la Comunidad Económica Europea tienen que celebrar el día 20, para evaluar los resultados de la Cumbre de Río y para hablar de los temas del medioambiente general en la Europa comunitaria. Un segundo compromiso que el Ministro expresó fue la trasposición de la normativa comunitaria antes de junio de

1993, fecha que se anuncia también en la Directiva 91/271.

En definitiva, quiero repetir el argumento de que ya existe una primera evaluación de la situación en materia de depuración, por mucho que se diga que no. Segundo, hay que tener en cuenta que la Directiva comunitaria número 91/271 establece en su artículo 17 que los Estados miembros elaborarán, a más tardar, el 31 de diciembre de 1993, un programa para la aplicación de la misma, es decir, estamos en plazo. Tercero, este Grupo considera que antes de redactar un informe sería de justicia y de respeto a la actual legislación española escuchar a las diferentes comunidades autónomas para redactar el informe que el señor Caballero pide. Por tanto, pensamos que es bueno escuchar la opinión de las comunidades autónomas y de las cuencas. Por último, quiero decir que tanto de la Comisión encargada para el estudio de la ejecución de la directiva como la propia Dirección General de la Calidad de Aguas están trabajando ya en este tema.

Por todas estas razones expuestas hoy, ayer, el día 16 y por las que el propio Ministerio dio ya al señor Caballero en fecha 28 de noviembre del año pasado, el Grupo Socialista va a oponerse a esta proposición no de ley.

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

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 20.

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

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE ADOPTE LAS MEDIDAS ENCAMINADAS A QUE EL TRAMO DE LA AUTOPISTA A-7 QUE TRASCURRE ENTRE SOLLANA Y OLIVA (VALENCIA) QUEDE LIBRE DEL ABONO DE PEAJE MIENTRAS SE EJECUTAN LAS OBRAS DE MEJORA DEL TRAZADO DE LA CARRETERA N-332 EN EL MISMO TRAMO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 161/000289).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a tramitar la siguiente proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno para que adopte las medidas encaminadas a que el tramo de la autopista A-7 que transcurre entre Sollana y Oliva (Valencia) quede libre del abono de peaje mientras se ejecutan las obras de mejora del trazado de la carretera N-332 en el mismo tramo, presentada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y para cuya defensa tiene la palabra el señor Peralta.

El señor **PERALTA ORTEGA**: Señorías, ya en esta legislatura hemos tenido ocasión de discutir una proposi-

ción no de ley del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en términos relativamente parecidos a la que hoy nos ocupa. Entonces se hacía referencia exclusivamente al término municipal de Gandía. En esta ocasión, como conocen SS. SS., esta proposición no de ley amplía el ámbito geográfico en la medida en que comprende el trazado entre Sollana y Oliva, superior al de la anterior iniciativa.

Las razones de fondo, señorías, señor Presidente, son las mismas que en aquella ocasión. Consisten en que la N-332, que atraviesa buena parte de los municipios del sur de la provincia de Valencia, se encuentra en una situación objetiva real de supersaturación en cuanto al tráfico a través de la misma. Esta situación objetiva de sobresaturación de tráfico coincide, señorías, con el dato ya indicado de que esta vía nacional de circulación atraviesa localidades y ciudades importantes, de un elevado volumen de población. Esa situación, en definitiva, configura un complejo con importantes repercusiones de todo tipo: urbanísticas, en relación con el desarrollo de esas ciudades que se ven atravesadas por una vía de comunicación con esa supersaturación de tráfico y que incide de una manera claramente desfavorable en las condiciones de vida de sus ciudadanos; repercusiones económicas, porque evidentemente esa supersaturación de tráfico da lugar a que la velocidad de circulación por dicha N-III sea extraordinariamente lenta, produciéndose innumerables atascos, retrasos, etcétera; finalmente, señorías, repercusiones medioambientales que están en la mente de todas sus señorías.

Esta realidad objetiva, que viene produciéndose ya desde hace años, y que ha ido complicándose con el transcurso del tiempo, dio lugar a que se plantearan ya soluciones a esta realidad. Las soluciones que se han barajado, señorías, han sido fundamentalmente locales. De ahí que por parte de las autoridades locales y ministeriales se planteara la ejecución de diversas circunvalaciones a algunas de las localidades más importantes que atravesaba la N-332 y en relación con las que se planteaban problemas de mayor gravedad. Cabe citar, por ejemplo, la circunvalación de Sollana, la de Sueca, la de Gandía, etcétera.

Lo cierto, señorías, es que pese a ser varias las poblaciones que lo planteaban, al día de hoy ninguna de ellas ha encontrado realmente ejecutada dicha solución. Han incidido en esa falta de soluciones los problemas presupuestarios que son de todos conocidos y que en los últimos meses —me atrevería a decir que en las últimas semanas e incluso días, ya no sé si tendría que decir horacada vez tienen mayor gravedad. Sigue vigente la necesidad de dar solución a estos problemas.

Hace tiempo —nuestro Grupo ya ha hecho referencia a que lo planteó en esta legislatura— se ofreció una solución que, en nuestra opinión, es perfectamente viable. Esa solución consiste en la utilización normalizada de la autopista A-7. En opinión del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, coincidente con la de una buena parte de la ciudadanía, esa utilización normalizada consiste en la liberación de peaje de esta autopista.

¿Por qué decimos que ésta es la solución, señorías? En primer lugar, porque estamos hablando de la utilización de una infraestructura viaria ya existente. La A-7 está perfectamente terminada y en utilización normal. Por tanto, no estamos hablando de crear nuevas infraestructuras, lo cual supone siempre esperar a su ejecución. La A-7 es hoy perfectamente utilizable, ya, hoy.

En segundo lugar, estamos hablando de una solución que no tiene más impacto medioambiental que el que ya existe. La A-7 se construyó en su día y es verdad que tuvo unos determinados impactos medioambientales, pero no es menos cierto que éstos ya se han producido. La creación de nuevas infraestructuras tendría evidentemente repercusiones medioambientales que la utilización de la A-7 elimina.

Por otra parte, señorías, estamos hablando de la utilización de una autopista, lo cual ello conlleva unos niveles de seguridad y de velocidad para los usuarios notablemente superiores a los que proporciona cualquier otra vía de circulación de carácter carretera nacional, que es a lo que estamos refiriéndonos, a la N-332.

Finalmente, esta utilización normalizada —insisto que, en nuestra opinión, ello implica la liberalización de peaje de la A-7— podría llevarse a cabo a través de fórmulas que no supusieran desembolso financiero para el Estado. Todos sabemos la grave situación presupuestaria en la que se encuentra en estos momentos el Tesoro de nuestro país. Efectivamente, señorías, cabría pensar en la posibilidad de que se llevaran a cabo negociaciones entre el Ministerio de Obras Públicas y AUMAR, la titular concesionaria de la autopista A-7, en virtud de la cual se pudiera proceder a la liberación de peaje de determinados tramos de esa autopista, en concreto los que reivindicamos en nuestra proposición no de ley, o aquellos otros que la realidad ya impone mediante la prórroga de la concesión a AUMAR de otros tramos de esa autopista. Esta solución, que depende de la voluntad de las partes, permitiría no llevar a cabo ningún desembolso financiero y, por tanto, haría más factible su ejecución.

Señorías, esta solución que nosotros propugnamos con el transcurso de los meses, de los años, cada vez se plantea con más evidencia y mayor necesidad, porque los problemas de saturación de tráfico, tanto en la N-332, al sur de Valencia, como en la N-340, son cada día más acuciantes. De ahí que en estos momentos exista una coordinadora cívica que pretende la liberación del peaje de la A-7, ya no sólo en el tramo concreto que nosotros reivindicamos en esta proposición planteada hace año y medio, sino prácticamente en todo País Valenciano.

Decíamos, señorías, que es una solución que se impone no sólo a nivel de la conciencia ciudadana, se impone también en las instituciones. Quiero llamar la atención de SS. SS. sobre los datos que me parecen significativos en este sentido. El primero de ellos es que el Ayuntamiento de la capital de Castellón, ya en la N-340, al norte de Valencia, en estos momentos está costeando la desviación del tráfico pesado por la A-7, que circularía por el centro de la ciudad. En definitiva, señorías, se está recurriendo a la fórmula que nosotros planteamos en esta

proposición, si bien el coste de la misma en estos momentos se está descargando sobre una entidad local, como es el Ayuntamiento de Castellón. La solución es la utilización de esa autopista A-7, que tiene, y es importante saberlo, unos niveles de utilización muy bajos; se calcula, aproximadamente, el 25 por ciento de su capacidad de tráfico.

El segundo dato que es importante que conozcan SS. SS. es que, el 29 de julio de este año, la prensa valenciana recogía la noticia -daba nombres, apellidos y datos muy concretos- de que el Ministerio de Obras Públicas y AUMAR perfilan un acuerdo para reducir el peaje en la autopista A-7, y decía que estas actuaciones aliviarán la saturación de las carreteras N-340 y N-332, que soportan niveles de tráfico excesivo.

En definitiva, señorías, la proposición que presenta nuestro Grupo, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, es perfectamente viable, realista y adecuada a las necesidades que hoy se plantean. Es por todo ello, señorías, por lo que solicitaría el voto favorable de todas SS. SS. a la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

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

Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Albiñana.

El señor **ALBIÑANA CALATAYUD**: Tomo la palabra para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular respecto a esta proposición no de ley que presenta Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Es una proposición no de ley curiosa, porque, textualmente, pide que se libre de abono de peaje el tramo de la autopista que hay entre Sollana y Oliva mientras se ejecutan las obras de mejora del trazado de la carretera N-332 en ese mismo tramo. Para que no haya dudas, voy a decir que en principio nosotros vamos a apoyar esta iniciativa, pero cabría preguntarse: ¿Qué obras? Porque se da la circunstancia de que en todo ese tramo no hay ni una sola obra. Mejor hubiera sido, en todo caso, haber presentado una proposición no de ley instando al Gobierno a que, efectivamente, se hicieran las obras de las variantes de estos cuatro pueblos, Oliva, Sollana, Gandía y Sueca, que son preocupación total y absoluta de todas las fuerzas políticas valencianas y, sobre todo, de sus vecinos.

Como he dicho vamos a apoyar la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en esta ocasión y sin que sirva de precedente, esperando que cuando nosotros presentemos en la Cámara una iniciativa para que se lleven a cabo las obras de las variantes de estos cuatro pueblos ellos hagan exactamente lo mismo. Estas travesías de Oliva, Sollana, Gandía y Sueca están consideradas como las más conflictivas de la red de interés general del Estado, incluidas además en el programa de acondicionamiento del Plan General de Carreteras 1984-91. Son cuatro variantes que tienen la consideración de prioridad uno y, por lo tanto, debían haberse

ejecutado en la primera fase del Plan de Carreteras, debían haberse acabado en el año 1987.

Es cierto que en el programa operativo anual de la Dirección General de Carreteras, de junio de este mismo año, y dentro del programa de acondicionamiento, aparecen las variantes de Sueca, Sollana, Romaní, Gandía y La Safor. Se dice que las dos primeras, que son precisamente las más conflictivas, están en estudio, que para la de Gandía parece ser que hay orden de expropiación y la de La Safor tiene aprobación técnica; pero repito que todas estas variantes debían haber estado hechas desde el año 1984 y continuamos en el mismo plan. Pensamos que hay un serio abandono de este tramo por parte del Ministerio de Obras Públicas y que todos sus proyectos se han visto aparcados y retrasados. Siempre se dice lo mismo: que no hay dinero. No hay dinero para lo fundamental y, en cambio, sí para lo circunstancial, lo anecdótico y lo propagandístico.

Tengo que añadir que en estos cruces para los que se piden las variantes, y también según datos del Ministerio de Obras Públicas, es donde se produce una gran cantidad de accidentes con muertes, tres o más accidentes mortales al año. Señorías, considero vital no sólo que se considere libre de peaje este tramo, sino, sobre todo y fundamentalmente, que se lleven a cabo las obras de las variantes de estos cuatro pueblos.

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

El señor **OLIVER CHIRIVELLA**: Señor Presidente, señorías, voy a fijar la posición sobre la proposición no de Ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, relativa a la posibilidad de liberar de peaje el tramo de la autopista A-7 entre Sollana y Oliva.

Señorías, ésta es una vieja historia de muchísimos años. Como han dicho aquí tanto el señor Peralta como el señor Albiñana, la N-332, que saliendo de Valencia deja la autovía en Silla, atraviesa zonas muy pobladas de la Comunidad Valenciana, concretamente de la provincia de Valencia, las cuatro ciudades ya citadas y que no hace falta repetir -la primera es Sollana y la última Oliva, en este tramo- y tiene una densidad de tráfico realmente increíble. Las solicitudes de que se resuelvan estos problemas yo diría que vienen no de hace quinientos años, pero sí de hace cincuenta.

No sé si con esto sucede lo mismo que recientemente me ocurrió a mí en una comida -y permítanme la anécdota-, en la que empezaron a escanciar el vino por la derecha, en el caso que yo cito, y cuando llegó a mi copa ya no quedaba vino que escanciar porque se había terminado la botella. Parece que a la Comunidad Valenciana le pasa algo parecido: empiezan a escanciar el dinero presupuestario por el vecino de la derecha o por el de la izquierda, o viene del centro, o va de Norte a Sur o de Sur a Norte, pero lo cierto es que la Comunidad Valenciana se queda sin dinero para terminar la autovía Madrid-Valencia, se queda sin dinero para terminar la autovía de Levante por el sur, se queda sin dinero para poder mo-

dermizar el aeropuerto, se queda sin dinero para casi todo, y entre el casi todo está la solución de las circunvalaciones -ahora sí lo cito- de Oliva, de Gandía, de Sueca y de Sollana. Al lado de esto, hay una infraestructura financiada por una empresa privada, pero con una aportación importante del Estado a la hora de resolver los problemas de cambio de moneda, como muy bien se sabe, que está infrautilizada.

Urge, por tanto, que el Gobierno, el MOPU, tome soluciones y que, en primer lugar, haga lo posible y lo imposible, convencidos además de que presupuestariamente le es rentable, para la liberación de esa autopista, por lo menos en estos tramos, lo cual obtendría dos objetivos, por un lado, utilizar mejor una infraestructura que en un país como el nuestro en el que no nos sobra el dinero es absolutamente irracional que esté infrautilizada y, por otro, liberar a estas poblaciones de un tráfico intenso, mientras -ahí sí que hay, no sé si discrepancia, pero sí puntualización al menos por mi parte- se resuelve con rapidez la financiación para la ejecución de las circunvalaciones de las cuatro ciudades que repetidamente se han citado esta mañana.

Es, por tanto, claro que Unión Valenciana apoya totalmente el contenido de esta proposición no de ley que entendemos es un paso más, en los muchos que se deben de dar, para resolver los problemas que para la comunidad, para los ciudadanos de la Comunidad Valenciana en este caso concreto, está ocasionando la carretera Nacional 332, con la falta de solución a los problemas de las travesías, al igual que también está ocurriendo con la Nacional 340 en la parte norte de la provincia.

Por tanto, señorías, sin ánimo de polémica, simplemente recordamos una realidad fácilmente comprobable, como es la de revisar toda la información que el Ministerio va dando para ver qué parte de esta pequeñísima cantidad de autovías queda por realizar y ver dónde están, revisando todas las obras que ha hecho el Ministerio con lo que verán, señorías, que no estamos haciendo victimismo fácil sino reclamando algo que creemos que los ciudadanos de aquella Comunidad se merecen y, además, exigen.

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

La señora **SIMON CALVO**: No me gustaría que todas SS. SS. se llevasen una impresión localista del tema, puesto que todo de lo que estamos hablando -aun no siendo yo de su misma circunscripción sí lo soy de la Comunidad Valenciana- se refiere a dicha Comunidad. Señor Peralta, yo estoy totalmente de acuerdo con usted cuando habla de realidad objetiva, es cierto, por todo ese volumen de saturación de tráfico del que han hablado los tres compañeros Diputados que me han precedido.

No estoy de acuerdo en lo que dice su proposición no de ley, porque es la misma, como usted ha dicho, que ha presentado no una, ni dos, sino que es la tercera vez que se presenta precisamente por la A-7. Por lo tanto, voy a ser muy breve sobre este tema porque no ha variado, en

absoluto, el criterio de nuestro Grupo respecto a estas proposiciones no de ley.

Se hace constar que las autopistas nacionales de peaje están reguladas por una normativa específica. Sí es cierto, como también ha dicho el señor Peralta, que hay conversaciones con Aumar, pero no se ha llegado en este momento a una clarificación del tema. Por lo tanto, estamos todavía en esa normativa que establece unos derechos y obligaciones, tanto para la Administración concedente como para el concesionario. Entre los derechos de este último se incluye el relativo al cobro de un peaje con arreglo a las tarifas aprobadas al efecto. La supresión de dicho derecho no sólo rompería el equilibrio económico de la concesión que la Administración viene obligada a mantener, con el consiguiente pago de indemnización de elevada cuantía en el caso de no cumplir esa obligación, sino que también desvirtuaría la propia naturaleza contractual de la concesión al revocar el derecho esencial de una de las partes, esto es, el derecho del concesionario a percibir la prestación económica convenida.

En consecuencia, mi Grupo considera que esta proposición no de ley debe ser rechazada por entender que estos casos no se pueden contemplar aisladamente. Usted mismo también ha hablado de varios tramos de la A-7 a su paso por toda la Comunidad Valenciana. Esto supondría un precedente invocable en muchos más supuestos haciendo extremadamente difícil, cuando no imposible, porque sería prohibitivo, el mantenimiento de los condicionamientos esenciales del sistema concesional propio de las autopistas de peaje.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a la votación de esta proposición.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 13; en contra, 20.

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

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A APOYAR MEDIANTE SU PARTICIPACION EL PARQUE TECNOLÓGICO DE ANDALUCIA CON SEDE EN MALAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA INICIATIVA PER CATALUNYA (número de expediente 161/000317).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a debatir la siguiente proposición no de ley que figura con el número 4 en el orden del día, por la que se insta al Gobierno a apoyar, mediante su participación, el Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga. Es autor de la iniciativa el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida y para su defensa tiene la palabra el señor Romero.

El señor **ROMERO RUIZ**: Señorías, con esta iniciativa nuestro Grupo parlamentario quiere plantear la nece-

sidad de que la Administración central, el Gobierno del Estado, participe en la sociedad del Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga.

En este campo de los proyectos tecnológicos que ahora mismo hay sobre la mesa para Andalucía se han producido algunos acontecimientos recientes de los que debería tener conocimiento este Congreso de los Diputados. Han tenido lugar debates en otras Comisiones y yo situaría el tema de la siguiente forma.

En primer lugar, en Europa, en la Europa comunitaria, hay doscientos parques tecnológicos, de los cuales sólo veinte se asientan en la Europa del sur, es decir, en Italia, en Grecia, en Portugal, en España y en Francia. La mayoría de los parques tecnológicos están en los países del centro y del norte de la Comunidad Europea. Ya existe, con esta radiografía de ubicación de las TECNÓPOLIS en la Comunidad Europea, una distribución dramática en detrimento de los países del sur.

En Andalucía, a raíz de las inversiones que se han llevado a cabo con motivo de la Exposición Universal del 92, se han dotado de una infraestructura muy importante, los accesos a Sevilla y a la Isla de La Cartuja, donde se han invertido fondos públicos en cantidades muy notables. El Gobierno, interesado en dar continuidad a estas inversiones, a sus instalaciones, a que tengan utilización en el futuro, lanzó la idea de Cartuja 93 participando no solamente con la infraestructura creada para la Exposición Universal, sino también dirigiendo y encabezando la sociedad del proyecto tecnológico Cartuja 93. Nosotros, en Izquierda Unida, compartimos que el Gobierno esté decidido a darle continuidad a esas instalaciones y reutilización con perspectivas de futuro, para dar horizonte a una inversión enorme que se ha hecho allí.

El proyecto del Parque Tecnológico de Andalucía, con sede en Málaga, se decidió antes, mucho antes, por la Junta de Andalucía, junto con el Ayuntamiento de la ciudad, con otras participaciones, y se habilitaron 168 hectáreas que están urbanizadas, ajardinadas, con comunicaciones, existiendo ya compromisos concretos de instalación de empresas de tecnología punta para darle contenido a este Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga.

Se tomó esa decisión para ubicarlo cerca de la Universidad de Málaga, que es una de las universidades más importantes de Andalucía y de España, que tiene unas facultades muy relacionadas con las titulaciones tecnológicas, por lo que era muy importante su ubicación junto a la Universidad; también por la propia situación socioeconómica de Málaga y por la necesidad de que ahí se ubicara una apuesta tecnológica en el Parque, con objeto de que en Andalucía se avance en relación con la estructura de la producción que actualmente existe.

En Andalucía, señorías, el 10 por ciento de la población se dedica a la industria; el 70 por ciento a los servicios y el 20 por ciento a la agricultura. Con esta distribución de la población activa tenemos un sector industrial raquítico, miserable y hemos perdido, incluso, puestos de trabajo industriales, con las crisis de Intelhorce, de los fertilizantes, con el desmantelamiento de algún tejido

industrial que se poseía. Luego no avanzamos ni hacia el 15 ni hacia el 20 por ciento, sino que retrocedemos del 10 por ciento actual al 8 o al 7 por ciento, con lo cual hay una gran esperanza de los sectores económicos andaluces de apoyar decididamente con el acceso a nuevas tecnologías una industrialización de Andalucía que consiguiera avanzar y asentar el desarrollo económico integral sobre bases más sólidas, porque cuando el turismo se resiente, cuando la agricultura está subsidiada a través del Plan de Empleo Rural y del subsidio de desempleo agrario y no genera una mano de obra ni una producción que mantenga esa cantidad enorme de población activa dedicada a la agricultura andaluza, que sólo se retiene ahí para tener derecho al acceso al subsidio de desempleo agrario, porque no hay industrias, no hay puestos de trabajo alternativos, cuando esto ocurre, en definitiva, señorías, se trata de dejar de ser un país de feria y de subsidiados para ser un país que cree riqueza y puestos de trabajo estables. Para ello es necesario potenciar la industria. Por eso es tan importante que tenga futuro el proyecto tecnológico. Pero, ¿con qué nos encontramos? Nos encontramos con que el Gobierno ha decidido que avance el proyecto de Cartuja 93; ha hecho una ley de incentivos fiscales que ha tenido entrada en esta Cámara, dando bonificaciones y tratamientos fiscales a las empresas que se instalen en Cartuja 93, y no va a tener el mismo tratamiento el Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga. Ya se ha decidido así, ya viene la ley redactada así. Eso significa una discriminación en relación con Málaga que ha ocasionado protestas generalizadas en la ciudadanía de Málaga, en las instituciones de Málaga, incluido el Ayuntamiento de la ciudad y su Alcalde y los dirigentes del Partido del Gobierno de Málaga que no comparten esa idea y la han criticado de manera seria diciendo que se rompe la imparcialidad del Gobierno y que va a ocasionar que la discriminación que hoy existe en Andalucía al concentrarse las inversiones en la Expo 92 aumente una vez que la Expo termine, concediendo una serie de incentivos y de beneficios fiscales a las empresas que allí se instalen. Es decir, señorías, llueve sobre mojado en este tema, porque ya se ha desequilibrado Andalucía, que no cabe en 214 hectáreas que tiene la Isla de La Cartuja; Andalucía tiene ocho millones y medio de hectáreas; tiene ochocientos pueblos con ayuntamiento propio; tiene ocho provincias y siete millones de habitantes. Por tanto, no puede entenderse que las inversiones de la Expo han beneficiado a toda Andalucía porque no es verdad. Toda la zona de Almería, de Granada, de Málaga, de Jaén, de Córdoba y otras zonas de Andalucía no han visto reflejada esa inversión en infraestructuras en su entorno. Por tanto ahí existe ya un malestar enorme que ahora se aumenta con una ley de este tipo. El ejemplo que se pone en Málaga, que pone cualquier persona sensata y que yo voy a poner aquí en este momento y ustedes lo comprenderán, es el siguiente. Si una empresa de tecnología, nacional o extranjera, tiene sobre la mesa para decidir dos ofertas, la de Cartuja 93 y la del Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga, y en la oferta de Cartuja 93 tiene bonificaciones fiscales, exenciones y un trata-

miento favorable, se ubicará en el lugar donde mejores intereses tenga. Por tanto ahí se produce ya esta situación.

¿Cómo lo argumenta el Gobierno? Diciendo que él se hace responsable de Cartuja 93 y que allá la Junta de Andalucía con el Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga. Eso quiere decir que el Gobierno no apoya el Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga, en pie de igualdad con Cartuja 93, porque no participa en la gestión y en la dirección del Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga. Por eso era necesario aprobar esta proposición no de ley, porque una vez que ese argumento se quiebre, ¿qué debe hacer el Gobierno? Integrar los dos proyectos. En Andalucía no podemos tener dos proyectos tecnológicos, uno del Gobierno central y otro de la Junta de Andalucía. Debe haber una sola dirección de apuesta por la tecnología en una zona tan importante como Andalucía, y eso sólo es posible si se integran los dos proyectos, si tienen igualdad de trato y si son complementarios de verdad —que se dice pero en la práctica ya veremos cómo se concretan—, en lugar de ser competitivos o hacerse daño uno a otro en cuanto a su porvenir. Los dos deben tener éxito. Nosotros creemos que deben tener éxito Cartuja 93 y el Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga. Son los dos únicos parques tecnológicos que hay en Andalucía. ¿Por qué no se integran los dos y se apuesta por un desarrollo tecnológico de Andalucía, y se apuesta por darle el mismo tratamiento a las empresas que se ubiquen en un sitio y en otro?

Se habla por parte del Gobierno, y termino...

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego concluya, señor Romero.

El señor **ROMERO RUIZ**: Termino, señor Presidente.

Se habla por parte del Gobierno de que se van a potenciar y ubicar proyectos de I + D en Cartuja 93 y que en Málaga habrá proyectos de tecnología aplicados en el desarrollo productivo y que, por tanto, no se van a hacer competencia, sino que van a ser complementarios.

Quiero terminar diciendo que si el Gobierno del Estado anda enfrentado en la práctica, porque ya se ha enfrentado, porque aunque la Junta de Andalucía no ha reaccionado contra el Gobierno central diciendo que no comparte esta ley de incentivos fiscales para Cartuja 93, ha dicho que los mismos incentivos que se le den a Cartuja 93, por otra puerta ellos se lo darán al Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga y que darán subvenciones y apoyo para que las empresas que decidan instalarse en Málaga tengan el mismo tratamiento, cuando la ubicación de la competencia fiscal en un país es de la Administración central del Estado.

Para no decir aquí una cosa, en Málaga otra el Partido del Gobierno y en Sevilla otra, vamos a ser coherentes, vamos a pedir que no se discrimine ni se desequilibre Andalucía, que no se vuelva a hacer daño a Málaga y al conjunto de Andalucía central y oriental apoyando sólo el proyecto de Cartuja 93, que los dos tengan éxito y futuro, que se integren los dos y que la Administración

central del Estado, de forma simbólica (no tiene por qué participar con los mismos recursos que ya tiene en Cartuja 93, muchos de ellos heredados de las inversiones en la Expo y otros pendientes de ejecutar en una serie de miles de millones de inversión), participe con objeto de que se legalice jurídicamente una situación que dé los mismos incentivos fiscales a un parque que a otro, porque si no es así, se producirá una discriminación histórica que no se tolerará, que será muy grave y no será posible defender desde ningún punto de vista con rigor.

Pido el voto favorable de la Comisión para lograr este equilibrio y este apoyo al proyecto tecnológico integrado de Andalucía, que incluya el mismo tratamiento para los parques, cosa que sería posible si el Gobierno participara también en el Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga y pidiera su ingreso en esta sociedad.

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

Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ DE LA TORRE**: Señor Presidente, si el proyecto de ley de incentivos fiscales aplicables a la realización del proyecto Cartuja 93 publicado en el «Boletín General de las Cortes» número 14 de este mes hubiese contemplado los mismos incentivos fiscales para el proyecto del Parque Tecnológico de Andalucía, o si el Grupo Socialista hubiese aceptado la proposición no de ley que en este sentido presentó Izquierda Unida y que se debatió hace unos días en la Comisión de Economía y Hacienda, mi Grupo quizá hubiese pensado que el apoyo del Gobierno central al Parque Tecnológico de Andalucía era suficiente, o, al menos, que mostraba cierto interés en que este parque, con sede en Málaga, cumpliera la misión para la que fue creado. En este caso posiblemente hubiésemos matizado más el voto, pero no ha sido así y mi Grupo tiene que apoyar esta iniciativa de Izquierda Unida y tiene que instar al Gobierno y al Grupo Socialista en esta Comisión a que no cometan de nuevo el error de menospreciar cualquier iniciativa que se traiga a esta Cámara en beneficio de la provincia de Málaga.

El Parque Tecnológico de Andalucía con sede en Málaga se proyectó con la idea de favorecer y de inducir el desarrollo industrial de toda Andalucía. Creemos que Andalucía es una parte muy importante del territorio español; por tanto, el Gobierno español tiene que demostrar con gestos y sobre todo con hechos, su deseo de que este parque cumpla sus objetivos. Por encima de todo tiene que ser imparcial y tomar medidas que favorezcan por igual a todos los parques tecnológicos. ¿Que participa el Gobierno con un 51 por ciento en el proyecto Cartuja 93? Pues participen con el mismo porcentaje en el Parque Tecnológico de Andalucía. Pero no, el Gobierno se empeña en sacarle alguna rentabilidad a esa gran obra que sin duda es la Exposición Universal de Sevilla, pero que por otra parte tanto ha costado al bolsillo de todos los españoles, no lo olvidemos, de todos los españoles.

Primero creyeron que la rentabilidad la obtendrían con los beneficios de la Exposición en sí, pero después se

dieron cuenta de que eso era imposible, y ahora casi, casi, están haciendo una novena a Santa Rica de Casia para ver si consiguen llegar al saldo cero. En definitiva ahora pretenden buscar la rentabilidad a partir del 13 de octubre, y para ello crean Cartuja 93. Hasta aquí a mi Grupo le parece muy bien; hay que obtener esa rentabilidad de la gran inversión que se ha hecho en torno a la Exposición Universal de Sevilla. Lo que nos parece mal, señor Presidente, señorías, es que busquen el éxito de este proyecto discriminando a otros, siendo absolutamente parciales y soslayando cualquier ayuda a cualquier proyecto que pueda hacer competencia a este de Cartuja 93. Entendemos que esto ni es ético ni políticamente aceptable. Y no me digan que las ayudas corresponden a la Junta de Andalucía, porque ya sabemos que el Gobierno andaluz es una sucursal del Gobierno central en la que ustedes creen su cortijo particular, y en Málaga ya nos fiamos de la Junta, porque hacen lo que el Partido Socialista les manda. Si ustedes no tienen voluntad política de ayudar al Parque Tecnológico de Andalucía aquí en Madrid, tampoco la van a tener allí.

Creo que el Ayuntamiento de Málaga —hay que reconocerlo—, la misma Junta de Andalucía, hasta ahora, y la Universidad de Málaga han hecho un gran esfuerzo creando en esta Universidad, por ejemplo, las Escuelas Técnicas Superiores de Ingenieros de Telecomunicaciones, de Ingenieros Industriales, la Facultad de Informática, de Físicas, de Químicas, de Exactas, de Biología... El Parque Tecnológico de Andalucía sería la salida profesional natural de los cientos de estudiantes de estos centros universitarios. Pero si ustedes no ayudan a estos profesionales, pasarán directamente al desempleo el día que adquieran su título profesional, y eso, creemos desde Málaga, que no es justo. El gran esfuerzo realizado por todas estas instituciones se merece otro trato.

Por todo lo anterior, mi Grupo Parlamentario va apoyar decididamente la iniciativa de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

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

El señor **PEREZ BUENO**: Señor Presidente, voy a intervenir para manifestar mi apoyo a la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Sin necesidad de ahondar en los argumentos que plantean la necesidad de industrialización en una Comunidad como la de Andalucía, con un alto índice de paro, con una agricultura que tiene una población activa con un alto peso y que posiblemente en el futuro tendrá que ir, conforme se vaya modernizando, echando mano de obra fuera del sector y necesariamente tiene que haber paralelamente un proceso de industrialización que pueda absorber esa mano de obra, porque es evidente y claro que, si no, la conflictividad social de Andalucía iría en aumento; sin necesidad —insisto— de argumentar sobre la industrialización necesaria para Andalucía, me produce perplejidad, por la forma en que muchas veces se desa-

rrollan los debates, en la medida en que dan la apariencia de que estamos ante una guerra entre los propios andaluces, Málaga contra Sevilla, y parece que en Sevilla lamentamos que haya un Parque Tecnológico; por el contrario, no hay un tratamiento ni una formulación unitaria desde una Comunidad que tiene que tener una racionalidad en su planteamiento económico y un proyecto de cohesión, asimismo, en lo político y en lo económico.

Desde esa perplejidad, creo que lo importante es tener claro que Andalucía no tiene posibilidad de contar con dos parques tecnológicos; que es necesario un solo parque tecnológico. Sin embargo, puede tener dos ubicaciones de un mismo parque tecnológico: Sevilla y, en este caso, Málaga. Desde este argumento es como hay que plantear un tratamiento integrado de ambos proyectos y desde ese planteamiento es como creo que hay que procurar que sean dos proyectos complementarios, pero, naturalmente, con un tratamiento igualitario y completamente integrado para los dos. De ahí se imponen razones de racionalidad económica, así como desde la propia perspectiva de reequilibrio territorial dentro de la propia Comunidad, comunidad que presenta en su interior grandes desequilibrios; desde el propio planteamiento de no producir un modelo de Estado que polariza la economía en determinados núcleos y que el resto lo margina, y también —cómo no—, desde la propia necesidad de no seguir fomentando agravios interprovinciales que van en detrimento de la propia Comunidad andaluza.

Por todo ello, creo que es necesario que haya una participación del Estado; que, en cualquier caso, la complementariedad no se debe plantear desde tratamientos distintos en cuanto a incentivos fiscales, que deben ser los mismos, sino en cuanto a una ordenación en la localización de los proyectos y de la investigación. Por ello, pienso que está claro que el Estado debe participar en ambas sociedades para poder concurrir con la Junta de Andalucía, en este caso, y poder, de alguna manera, tratar con racionalidad, de forma integrada y complementaria, ambos proyectos. Desde esta perspectiva es, según mi opinión, desde donde cobra fuerza la propuesta que hace Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y, fundamentalmente, desde el razonamiento por el que nosotros apoyamos esta iniciativa, que nos gustaría contara con el visto bueno de la Comisión, así como que se entrara en una nueva línea distinta, donde se terminara definitivamente con estos agravios y con esta división dentro de la propia sociedad andaluza entre distintas provincias, que lo único que hace es debilitar las posibilidades económicas de Andalucía y, desde luego, su proyecto político.

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

El señor **PAGAN SAURA**: Señor Presidente, la verdad es que estoy sorprendido, porque aquí lo que se intenta es traer de nuevo a debate lo que ya ha sido debatido, en una Comisión distinta a ésta, la semana pasada; me refiero a la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda. Asimismo, estoy extrañado porque aquí parece querer

hacer recordar la famosa localidad de Fuente Obejuna, pero en el sentido de que el «todos a una», en este caso, no es para defender el Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga, sino para intentar confundir a la opinión pública en general y a la malagueña en particular. Dicho de otro modo, hay una falta de entendimiento entre lo que significa un parque y otro. Lo hemos dicho en muchísimas ocasiones, incluso el Grupo Parlamentario al que pertenezco en Málaga ha hecho un comunicado de prensa en el que deja claro y especifica qué es Cartuja 93 y qué es el Parque Tecnológico de Andalucía. Leo uno de los párrafos, en el que se dice: Queremos insistir en el carácter complementario de ambos proyectos, lo que no resulta incompatible con sus respectivas personalidades. Mientras Cartuja 93 será un parque dedicado tan sólo a la investigación –repito: tan sólo y exclusivamente a la investigación– y acentuará su vertiente de parque de ocio –pueden leer los últimos recortes de prensa–, el Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga se dedicará no sólo a la investigación, sino también a la producción. Dicho de otro modo, las empresas que quieran ubicarse en un parque tecnológico en la región andaluza, lo harán en la ciudad de Málaga, en el PTA de Málaga.

Tengo que decir, además, que el Parque Tecnológico de Andalucía, cuya ubicación está –repito– en Málaga, es un logro de instituciones socialistas gobernadas por mayoría absoluta, léase Junta de Andalucía y Ayuntamiento de Málaga, y que, por tanto, la inversión que produce la ubicación de ese Parque en el término municipal de Málaga, los 4.200 millones gastados en la obra, son una inversión de la Junta de Andalucía y del propio Ayuntamiento de Málaga. Por consiguiente, la posibilidad de que se produzca este debate en esta Comisión –y otros debates en otras Comisiones o incluso, en un momento determinado, en el Pleno de esta Cámara– es consecuencia de un hecho derivado de la voluntad política y de la decisión inversora de los socialistas de Málaga y de los socialistas de Andalucía.

Como antesala a la respuesta de los planteamientos del ponente del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, le informaré, además, de que por iniciativa de los Gobiernos central y andaluz, y como elemento de discriminación positiva, se consiguió para Andalucía que en los planes de ayuda de la Comunidad Económica Europea se catalogara a nuestra región, a los efectos de desarrollo económico, como zona región 1, lo que implica, como culminación del debate que usted suscitó en la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda la semana pasada, que mientras en los restantes parques tecnológicos de España el tipo medio de subvenciones a la inversión no sobrepasa el 10 por ciento, en el caso del Parque Tecnológico de Andalucía en Málaga, las ayudas promedio son del orden del 50 por ciento, es decir, cinco veces más.

Conviene decir al señor Romero que no es censurable que los parlamentarios malagueños socialistas no estuviéramos en la Comisión de Economía, Comercio y Hacienda, como se ha aireado en los medios de comunicación malagueños. En esa Comisión se debatieron los in-

centivos fiscales, que es distinto a lo debatido en esta proposición no de ley que usted presenta, que trata de que el Gobierno central participe en el PTA de Málaga. Por consiguiente, no es censurable. Tenga presente el señor Romero que somos 175 parlamentarios socialistas y que en nuestro Grupo Parlamentario cada uno está adscrito a una Comisión y, por tanto, no podemos estar, siendo sólo siete los parlamentarios malagueños, en todas las Comisiones que funcionan en este Parlamento. Avala la afirmación que hago que hoy aquí le conteste un parlamentario socialista malagueño. ¿Por qué? Porque soy el que está adscrito a esta Comisión. Y le contesto yo a su proposición no de ley porque, además de ser el único Diputado malagueño que figura en esta Comisión, no intento, ni intentamos como Grupo Parlamentario rehuir nuestra responsabilidad, desde un planteamiento serio y riguroso, desde un planteamiento entendido como generoso, no chauvinista y solidario con el resto de las provincias y de las regiones españolas.

Yo le haría unas preguntas. ¿Por qué no exige el mismo tratamiento al resto de los parques tecnológicos ubicados en nuestro país como hace con el PTA? ¿Por qué a través de su Grupo no reivindica los mismos incentivos fiscales para todos los parques tecnológicos de España que los que reivindica para el Parque Tecnológico de Andalucía? ¿Por qué no respeta las competencias de cada administración? En la práctica lo que usted hace es como si ahora se le ocurriera presentar una proposición no de ley donde se diga, por ejemplo, que la N-340, que es propiedad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, en su transcurrir de Nerja a Manilva en la provincia de Málaga, la pavimentara con cargo a los presupuestos de la Comunidad Autónoma de Andalucía. No puede ser. Hay un reparto de competencias que tenemos que respetar y por lo tanto también hay que respetarlo en el tema de los parques tecnológico y en el del tejido industrial.

Entrando en el fondo de sus argumentos, le indico que no vamos a aceptar la proposición no de ley, pero no vamos a hacerlo, no porque estemos en contra de que cualquier institución colabore en el engrandecimiento de ese parque tecnológico, en su desarrollo y en su éxito en definitiva, sino porque el Gobierno ya tiene una política industrial que está ayudando de hecho a ése y al resto de los parques.

La creación de un parque tecnológico es un proyecto de un interés considerable. Dado su alcance regional, son las propias comunidades autónomas las que diseñan su dimensión y objetivos. Se trata de una iniciativa plenamente regional que contempla unas líneas de adscripción tecnológica definidas en función del tejido empresarial, de los centros docentes y de los posibles proyectos existentes en cada zona.

La política industrial del Gobierno central, que es a lo que se pretende referir con el intento de participación en su proposición, se articula en función de la necesidad que tienen las empresas de mejorar su nivel de competitividad, desarrollando planes tecnológicos dentro de los objetivos fijados a nivel comunitario y de cara al Mercado Unico Europeo. En este sentido –y creo que con esto se

contesta y se afirma que el Gobierno central ya participa, no en este parque, sino en todos los parques ubicados en este país-, en este sentido, repito, están en vigor diferentes programas de ayudas horizontales: el Plan de Actuación Tecnológica Industrial, conocido popularmente como PATI; el Plan de Calidad, el Plan de Internacionalización, etcétera, que constituyen el marco general de actuación de la política industrial del Gobierno. También existen planes sectoriales como el Plan Energético Nacional, el de Construcción Naval, el Textil, el de Turismo, que salvo en el caso del PEN tienen un carácter excepcional y transitorio. El PATI, que es el principal, el Plan de Actuación Tecnológica Industrial, busca una contribución selectiva del Ministerio para impulsar la innovación tecnológica de las empresas, de forma que, primero, se intensifique el gasto propio de las empresas en investigación y desarrollo, I+D, llegando al 0,57 por ciento del producto interior bruto al final del propio plan. Segundo, la canalización de los recursos financieros hacia la industria por una cifra global de 158.000 millones de pesetas en el trienio que comprende la ejecución del plan, y de los cuales 60.000 millones de pesetas corresponden a préstamos concedidos por el CDTI, Centro de Desarrollo Tecnológico e Industrial.

Para su información y para la del resto de los ponentes, el PATI es un plan general que engloba los siguientes subplanes: el Plan Electrónico e Informático Nacional (el PEIN), el Plan de Automática y Robótica Industrial (llamado PAUTA), el Plan de Fomento e Investigación de la Industria Farmacéutica (llamado FARMA) y el Plan de Investigación de Biotecnología, Química Fina y Materiales Avanzados. El PATI introduce el plan para incentivar innovaciones en sectores básicos y de transformación y el plan de formación manteniendo el de infraestructuras tecnológicas. Por otra parte, y ya termino, señor Presidente, el Plan de Actuación Tecnológica Industrial (PATI) incluye entre sus prioridades la consecución de un máximo nivel de integración de la industria española en los programas internacionales de desarrollo tecnológico; la participación de las empresas en los programas marco, Eureka, ESA, CERN, CYTED, es gestionada por el CDTI en el marco de criterios definidos por la estrategia tecnológica industrial de la Administración.

Por lo tanto, el Gobierno central ya apoya el auge, el desarrollo y el éxito de estos parques tecnológicos. No tiene por qué traerse una proposición no de ley que en la práctica ya se viene ejerciendo. Es como si usted ahora pretendiera que se hiciera una ley que está vigente, por ejemplo que propusiera que se aprobara una Ley de Costas cuando ya lo ha hecho el Parlamento. Es innecesaria esa proposición no de ley.

Si lo que se quiere con este trabajo elaborado por usted en la Comisión de Economía y Hacienda y en esta Comisión de Industria es seguir confundiendo a la opinión pública y vender ante el electorado malagueño que hay una despreocupación de los socialistas sobre el parque Tecnológico de Andalucía ubicado en Málaga, está usted tremendamente confundido y nosotros nos vamos a encargar de demostrarlo ante la opinión pública en general

y ante el electorado en particular en la provincia de Málaga. (El señor Romero Ruiz: ¡Qué desastre!) (Rumores.)

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, 10; en contra, 20; abstenciones, tres.

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

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE ADOpte MEDIDAS EN RELACION CON LAS VIVIENDAS CON PROBLEMAS A CAUSA DE LA ALUMINOSIS DEL CEMENTO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 161/000354).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a tramitar la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 5, por la que se insta al Gobierno para que adopte medidas en relación con las viviendas con problemas a causa de la aluminosis del cemento.

Esta proposición no de ley ha sido planteada por el Grupo Parlamentario Popular. Para su defensa tiene la palabra el señor Milián.

El señor **MILIAN MESTRE**: El problema que planteamos en esta proposición no de ley tiene un alcance y unas dimensiones todavía desconocidas. Quiero partir de este supuesto porque, como bien decía Ortega y Gasset, un buen problema empieza a estar resuelto o a la mitad de resuelto cuando se ha hecho una buena definición del mismo. En consecuencia, voy a ser muy escrupuloso en la definición del problema según los datos recopilados hasta el presente tras ímprobos esfuerzos, puesto que no existen estudios amplios sobre el particular.

En primer lugar tengo que decir que el problema nace entre 1950 y 1970, con una especial incidencia en los años 1955 y 1965, según los estudios serios efectuados por el Instituto Técnico de la Construcción Catalán, ITEC, del que yo parto porque es el más serio y el más riguroso hasta ahora de todos los conocidos.

El informe en cuestión, después de los sondeos realizados en miles de viviendas y edificios en toda Cataluña, acaba sacando una primera gorda conclusión -y subrayo el calificativo de gorda-, puesto que está muy por encima de las previsiones hechas por el Gobierno central. Es decir, 467.011 viviendas construidas en estos años lo fueron con cemento aluminoso sólo en Cataluña.

El estudio parte de que en Barcelona se han investigado 280 edificios, cuyo resultado fue de 57 con aluminosis en parte y 87 totalmente aluminosos. En Tarragona, 263, con 51 aluminosis en parte y 72 totalmente aluminosos. En Lleida 260, con 83 aluminosis en parte y 95 totalmente aluminosos. Y en Gerona 268 edificios, con 56 parcial-

mente aluminosos y 113 totalmente aluminosos. Este estudio nos arroja las siguientes conclusiones: no aluminosos, en los edificios estudiados en Cataluña, un 44,34 por ciento; parcialmente aluminosos, 21,25 por ciento; totalmente aluminosos, 32,66 por ciento, y dudosos, 1,75 por ciento.

En junio de 1992, en Cataluña se habla ya de más de 500.000 viviendas afectadas, y de las 871.000 viviendas estudiadas en Cataluña, como digo, han arrojado un porcentaje, y éste es el dato más alarmante, del 52 por ciento como afectadas. Sólo Barcelona tiene 31 barrios aquejados por el problema, con más de 50.000 viviendas afectadas, de las que el 50 por ciento (éste es otro dato importante) corresponde a promociones privadas.

Pero el problema no circunscribe a Cataluña, sino que alcanza un nivel nacional. Según estimaciones del catedrático de Arquitectura Salvador Pérez Arroyo, en Madrid se construyeron con este cemento más de 150.000 viviendas. Según estimaciones del Intemac, los edificios municipales afectados ya en Madrid estarían entre 6.000 y 50.000 (por tanto, una variable muy amplia, pero que alcanzará probablemente la mayor y no la menor de las partes); entre ellos aparecen casos tan espectaculares como el Estadio Vicente Calderón, la Residencia Sanitaria «La Paz», la Clínica «Puerta de Hierro», algunos bloques o edificios del Paseo de la Castellana, etcétera. De momento el Ayuntamiento de Madrid ha localizado ya 12.000 inmuebles afectados y sus técnicos hablan en términos hipotéticos de entre 50.000 y 109.000 viviendas afectadas en Madrid. Pero esto alcanza a más comunidades. Valencia tiene casos muy graves como el barrio de Riols. Aragón ha planteado problemas serios en Bujarroz, Zaidín, Candanos, Ballobar, Fraga, y el caso más claro es el de Vencillón (pueblo de la provincia de Huesca), donde el 90 por ciento de las viviendas están afectadas por este problema. La Diputación General de Zaragoza y las provinciales de Huesca y de Zaragoza están estudiando minuciosamente toda la dimensión real de la construcción en Aragón con respecto a la aluminosis. En Canarias el problema afloró en 1990 con una dimensión importante. Probablemente, después de Cataluña, sea la región con mayores problemas de afección aluminica y, por ello, el Gobierno tuvo que arbitrar una primera dotación, antes que a Cataluña, de 6.000 millones para solucionar el problema. El Insalud cree que en España existen muchos hospitales construidos con este cemento aluminoso, lo cual nos colocaría el problema en otra vertiente verdaderamente inquietante incluso para el sistema sanitario español. Por último, España en su conjunto tiene una estimación aproximada de 700.000 viviendas afectadas por este problema.

Como verán ustedes, no es un problema baladí, es un tema que creo que merecería incluso ser considerado por el propio Pleno. Nosotros hemos trasladado la cuestión aquí después de pasar por el Pleno en dos o tres ocasiones en modo de preguntas. La primera fue el 25 de febrero, en Pleno, por parte de la Senadora Flor Ardanuy Costa, planteando específicamente el problema de Huesca; la segunda fue en Pleno, por escrito, por el Diputado señor

Armet, catalán; y la tercera fue planteada por mí el 4 de marzo de 1992, de la que se obtuvo ya respuestas concretas por parte del señor Ministro en orden a la dotación de medios y recursos para afrontar este problema.

El Parlament de Cataluña, el Ayuntamiento de Barcelona, las gerencias municipales de Urbanismo de Madrid y de otras ciudades están muy seriamente preocupadas y ya llevan haciendo diversas mociones sobre este particular. En consecuencia, éste es un problema de gran preocupación y de gran alcance social que obedece a unas cuestiones técnicas a las que voy a aludir brevemente.

He dicho que entre los años 1950 y 1970 se produce el desarrollismo en España y la construcción intensiva de esas viviendas. Según los cálculos que he podido reunir, se fabricaron 647.000 toneladas de cemento aluminoso, de las que 371.000 fueron vendidas exclusivamente en Cataluña y, en menor medida, en Baleares y Canarias. Por tanto, esto nos indica un mapa potencial del conflicto.

El primer derrumbe se produce el año 1958 y hace cinco años, en Guía de Isora, Tenerife, se da un segundo caso. El tercero y más explosivo, con muerte incluida, fue el de Turó de la Peira, en Barcelona, y, a partir de aquí, estalla el problema.

La raíz del problema (y ésta es una cuestión importante para la argumentación, puesto que no ha lugar a consideraciones del tipo de estafa o delictivas, etcétera, según el Código Civil, y voy a concretarlo) se produce entre los años 1954 y 1964 a causa justamente de la carencia de hierro o de acero suficientes para poder construir en la dimensión que se requiere en ese momento. Por tanto, se tiene que recurrir a una técnica relativamente nueva de cemento pretensado y rápido que pudiera sustituir estos materiales de los que se carecía en España. Pero hay que aclarar que los materiales de construcción se utilizan muchas veces sin tener el ensayo previo suficiente y, por tanto, sin garantías de futuro, y, por ejemplo, éste es el caso del hormigón actual, en uso, en el que todavía tenemos abierta una cuestión desde el punto de vista técnico-experimental que dará lugar a posibles sorpresas dentro de equis años a la vista de un problema parecido al que pudiera surgir en cuestiones técnicas particularizadas en el cemento aluminoso. Pero hay que decir que desde el punto de vista legal el cemento pretensado estaba normalizado en nuestro país oficialmente desde 1920, y desde 1941 se homologó en el uso de forjados, y en 1957 y 1966. En consecuencia, este es un problema desde el punto de vista legal perfectamente cubierto y, por tanto, no ha lugar a otras consideraciones como algún medio de comunicación ha hecho. Las ventajas de este medio son de todos conocidas: rapidez en el endurecimiento —es decir, fraguado rápido—, sustitución del hierro y recuperación de los moldes, lo cual abarataba los costes de la construcción en aquellos años. Pero lo más importante es que su bondad estimada en aquel momento era clara, puesto que los costes de este cemento eran superiores a otros medios normales. Por tanto, era mucho más caro este procedimiento y, en consecuencia, no ha lugar a posibles

escarceos en torno a la picaresca típica en materiales de la construcción.

Yo quisiera añadir que el problema afecta por igual a todos los segmentos públicos, a promociones públicas y a promociones privadas, a barrios modestos y a barrios elegantes. Un caso que puede servir de ejemplo es la casa del propio Presidente Pujol, en Barcelona, que está aquejada de ese problema, o el propio Monasterio de Montserrat.

Habría que añadir, finalmente, que este material, como sabemos, en ciertas condiciones degenera, que es lo que ha ocurrido en este momento, después de 30 años de su uso, hasta ser prohibido en 1980 tras el primer conocimiento empírico de sus consecuencias. Pero, claro, aquí no cabe hablar de vicio de construcción. El artículo 1591 del Código Civil limita a diez años la responsabilidad del constructor. En consecuencia, el tema se convierte en un problema de Estado, en un problema social y económico general y yo entiendo que no ha lugar a querellas y demandas judiciales que no van a concluir en las soluciones que vamos a demandar nosotros.

Los costes del problema y su solución, señores Diputados, en este momento son tremendamente aleatorios. Según los datos que yo puedo calcular, en Cataluña, hoy por hoy, supondría una inversión o un gasto de 88.173 millones de pesetas. Ahora bien, éstos son datos de comienzos de 1992. En las últimas estadísticas efectuadas se concluye que las viviendas aquejadas serían 467.011 en Cataluña, de las cuales 113.000 sufren muy serias lesiones que en algún caso obligarían a demoliciones parciales o totales de la obra. Según el gremio de la construcción, el coste de estas 113.000 viviendas afectadas gravemente exclusivamente supondría 149.209 millones de pesetas, importe que, si lo trasladamos al conjunto español de 700.000 viviendas, se elevaría a una cifra o cuantía verdaderamente insoportable para la Administración local, para la Administración autonómica y para la Administración general, al menos que se mancomune todo este esfuerzo. En Cataluña el problema está afrontado momentáneamente con 12.000 millones de inversión de la Administración autonómica y el Estado ha hecho, como ahora diré, la aportación correspondiente que ofrece solución parcial, puesto que no se llega ni siquiera a una quinceava parte de lo que supone este empeño de inversión.

Derivado de todo ello, aparece un problema social evidente. Afecta a capas sociales procedentes mayormente de la emigración. Estamos hablando de los años del desarrollismo (1950-1960 y principios de 1970), dos décadas que empujan un cambio demográfico en el mapa español que se precipita especialmente en Cataluña o en el turismo (y de ahí los hechos de Canarias y de Cataluña fundamentalmente); estamos hablando de economías enormemente modestas, casi siempre el problema se detecta mayoritariamente en viviendas de protección social o pública, lo cual quiere decir que son de menor poder adquisitivo y, por tanto, son barrios contruidos muy deprisa para resolver gravísimos problemas de orden social. Estamos hablando de un esfuerzo inversor importante, a veces a muy largo plazo, por parte de estas familias, lo cual quie-

re decir que su economía ha quedado mellada a consecuencia de ese esfuerzo; estamos hablando de que esta vivienda es probablemente el exclusivo patrimonio familiar de gran parte de las familias aquejadas por la cuestión, y me refiero, evidentemente, al hecho financiero -y ahora por las circunstancias económicas presentes mucho más subrayable- de que gravámenes nuevos sobre la economía de estas familias difícilmente puedan ser aceptados, cuando a lo mejor ya existen garantías hipotecarias o financieras pesando sobre la vivienda afectada por aluminosis.

Creo que la circunstancia económico-social invita a una seria reflexión sobre el particular, pues me parece que los índices de paro «in crescendo» están demostrando que este problema se va a multiplicar intensivamente en estas familias de economía más débil, que afectará mayoritariamente a la economía de familias obreras y, en consecuencia, el Estado debería prever estas graves consecuencias, a menos que afronte este problema de manera muy generosa.

Por último, parte de este segmento son los jubilados. ¡Y qué vamos a decir de los jubilados para afrontar un problema con las parcas pensiones de que disponen en este momento! Hay auténticas declaraciones dramáticas, y aquí tengo una de hace unos días, del domingo 20 de septiembre, desde «El País», de un caso concreto planteado en 240 viviendas en Vilasar de Mar, en Barcelona, donde los jubilados dicen que no tienen nada que hacer porque están arruinados en su economía personal y no saben cómo afrontar este problema, a pesar de las ayudas. Este caso está publicado en «El País».

El señor **PRESIDENTE**: Le ruego que concluya, señor Milián.

El señor **MILIAN MESTRE**: Termino, señor Presidente.

Hecha esta exposición del problema y de toda su dimensión, nuestra proposición no de ley es un corolario coherente de todo lo anterior.

En primer lugar, debo aclarar que la proposición no de ley decía que se instaba al Gobierno para que, antes del 31 de mayo, considerara las propuestas que se relacionaban. Obviamente, hay que hacer una corrección de fecha, puesto que, planteada esta proposición no de ley el 5 de marzo, está siendo vista el 23 de septiembre. Consecuentemente, esta fecha debe variar y entiendo que debería decir antes de fin de año.

Nuestra propuesta dice: Primero, constituir una comisión técnica que estudie la dimensión real del problema en todo el territorio nacional. Es obvio, después de lo dicho, que andamos en medio de gran confusión.

Segundo, crear un ente interadministrativo para gestionar un fondo común con las aportaciones gubernamentales, autonómicas y municipales, que afronte la financiación de la correspondiente rehabilitación de viviendas, independientemente de que éstas provengan de la iniciativa pública o de la privada, y cuyo único baremo

diferencial se fundamentare en la renta de sus propietarios.

Tercero, que el Ministerio de Hacienda exima de toda carga fiscal a los trabajos que se realicen por parte de empresas privadas para la rehabilitación de las viviendas y edificios afectados por el cemento aluminoso. Es obvio porque esto reduciría los costes de aquella parte que tienen que financiar los propios afectados.

Cuarto, que el Ministerio de Asuntos Sociales considere la posibilidad de la creación de un fondo especial, proporcionado a la dimensión del problema, en auxilio de aquellas personas, pensionistas o minusválidas, cuyos recursos familiares les imposibilitaren acudir al mercado financiero para recabar medios con los que acometer las necesarias obras en su vivienda.

No se me podrá argüir -y tengo delante los datos de la aprobación por el Consejo de Ministros del 12 de julio de 1991, del capítulo presupuestario necesario para afrontar este problema por valor de 20.000 millones de pesetas- que con lo dispuesto por el Gobierno basta para afrontar la cuestión. Baste un dato: el estudio del Gobierno se circunscribe a una hipótesis, a escala nacional, de 300.000 viviendas construidas con este cemento. Ya he dicho que la estimación actual está por encima de las 700.000. Por tanto, hay un margen de error importante en el punto de partida. Y baste afirmar que el Gobierno dice que solamente el 7 por ciento puede requerir obras de reparación o remodelación. Evidentemente, no se corresponde con los datos estudiados científicamente hasta el presente por los técnicos o institutos.

En consecuencia, las ayudas del Gobierno, que han sido prontas, rápidas e insuficientes, creo que deberían ser revisadas en profundidad en cuanto a los porcentajes subvencionados y respecto a las condiciones de la misma.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir? (**Pausa.**) Por el Grupo Parlamentario de Convergència i Unió, el señor Recoder tiene la palabra.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Nuestro Grupo parlamentario está de acuerdo con la exposición que ha realizado el portavoz del Grupo Popular sobre la gravedad del problema de la aluminosis. El señor Milián ha hecho una intervención extensa, detallada, con muchos elementos que ilustran la gravedad y la realidad de ese problema, que afecta, como ha dicho muy bien, especialmente a las comunidades autónomas de Cataluña y de Canarias. Por ello, no vamos a añadir nada más al respecto. Simplemente suscribimos totalmente su exposición.

En cuanto a las soluciones concretas al problema que se nos presentan en el texto de la proposición no de ley sí que debemos manifestar algunas discrepancias, a las cuales me voy a referir muy brevemente. En primer lugar, en el punto primero se nos preopone la constitución de una comisión técnica que estudie la dimensión real del problema en todo el territorio nacional. La verdad es que no alcanzamos a comprender la necesidad real de la existencia de esa comisión técnica, por cuanto estamos hablando de un tema que afecta de pleno a unas competencias,

que son las de política de vivienda, que, como todos ustedes saben, por la Constitución y por los estatutos de autonomía, están atribuidas a las comunidades autónomas. Evidentemente, cuando ha sido localizado el problema en una comunidad autónoma -y puedo poner como ejemplo el caso de Cataluña- esa comisión técnica se ha creado con el objetivo precisamente que se pretende aquí, que es el de analizar realmente la magnitud del problema y evaluar su posible solución.

En segundo lugar, nos propone la creación de un ente interadministrativo que gestione los fondos de procedencia diversa, es decir, estatal, autonómica y municipal, para resolver el problema. Repito lo que he dicho anteriormente: estamos hablando de un aspecto, el de la política de vivienda, que es competencia, en cuanto a su gestión, de las comunidades autónomas. ¿Qué sentido tiene crear un fondo a nivel de todo el Estado en el que deban intervenir las distintas comunidades autónomas y los municipios y que se dedique a resolver el problema? Nos parece mucho más lógico, como se está haciendo, que ese ente interadministrativo se cree en cada una de las comunidades autónomas. Repito -y vuelvo al ejemplo de Cataluña- ese ente interadministrativo se creó con la participación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Comunidad Autónoma y el Ayuntamiento de Barcelona, por ser la ciudad de Barcelona donde muy específicamente se concentraba el problema, y se ha dedicado y se está dedicando a administrar un fondo que se creó tomando como base un convenio firmado entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Generalitat de Cataluña, donde cada una de las administraciones hacía una aportación económica para resolver el problema. Seguramente la aportación no es suficiente, pero sí es cierto que se ha abierto una vía de solución del problema de la aluminosis bastante factible, aunque quedan aspectos -que han sido criticados por nuestro Grupo parlamentario- que hay que resolver.

También se nos dice en este punto segundo que como único baremo diferencial se fundamente en la renta de sus propietarios. Bien, nosotros entendemos que estamos hablando de un problema que afecta a dos tipos de vivienda, una es la privada y la otra es la de promoción pública. Entiendo que en esa vivienda, siendo en muchos casos propietaria la Administración, existe una responsabilidad adicional de la misma, no sólo porque los ocupantes de la vivienda de promoción pública propiedad de la Administración son gente de un nivel de renta bajísimo, sino porque por el hecho de ser propietaria la misma Administración entiendo que tiene una responsabilidad adicional que debe cubrir la totalidad de las obras de reparación. También volviendo al ejemplo de Cataluña, por la Administración se ha adoptado esa responsabilidad adicional en ese tipo de vivienda, que llega a la inversión total que se necesita para la resolución del problema.

Estamos, en cambio, de acuerdo con el punto tercero, donde se propone que el Ministerio de Hacienda exima de toda carga fiscal. Ahí querría hacer alguna matización. La propuesta de este punto tercero puede tener diversas

lecturas, pero sí que nos parecería bien, por ejemplo, que hubiera una exención en el Impuesto sobre el Valor Añadido en esas obras de reparación.

Y, por último, se propone que el Ministerio de Asuntos Sociales considere la posibilidad de la creación de un fondo especial para auxiliar aquellos casos que, por la situación personal de los afectados, revistan un cierto dramatismo. Nos parece correcto y en ese sentido se podría seguir la línea que el Ministerio de Obras Públicas, y concretamente la Dirección General de la Vivienda, ha seguido poniendo a disposición de los organismos competentes el fondo para la rehabilitación. En ese caso estaríamos de acuerdo con que el Ministerio de Asuntos Sociales arbitrara ese fondo especial para socorrer -repito- los casos más dramáticos del problema.

Eso es todo, nada más.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Nosotros consideramos que esta proposición es realmente interesante y que merece en su conjunto una discusión detallada por parte de esta Comisión. Estamos de acuerdo con el espíritu global que anima la proposición y muy de acuerdo con algunos de sus puntos. Con respecto a otros, creemos que podrían ser objeto de matización y de detalle y nos planteamos mayores cautelas, por lo que no vamos a dar a algunos de esos puntos un apoyo explícito. Quisiéramos que fuera posible hacer esta diferenciación y por ello solicitaríamos una votación por separado de cada uno de los puntos de esta propuesta.

Respecto al primer punto, sí consideramos que es acertado el pedir una comisión técnica para que estudie el problema a nivel de todo el Estado. En primer lugar, para cuantificar el problema, porque están las cifras que se manejan sobre cuál es el número de viviendas y edificaciones que sufren el problema de la aluminosis -que hasta ahora no está homogeneizado- y aquí se han barajado cifras realmente diferentes, que dan una dimensión muy diversa sobre la cuantía del problema. Habría que pensar que si realmente llegaran a ser 700.000 las viviendas que están afectadas por aluminosis, como se ha barajado por parte del proponente, podríamos estar hablando de una dimensión que podría afectar a un número superior a los dos millones de ciudadanos, lo cual supondría un problema de una envergadura extraordinaria. Por tanto, el mero hecho de plantear cuál es la dimensión real del problema creo que merece una comisión que abarque a la totalidad del territorio del Estado. Además, aun siendo las competencias de inversión en viviendas exclusivas de las autonomías, no es menos cierto que hay muchísimas regulaciones legales que intervienen sobre la vivienda que son de ámbito estatal y que también tendrían una incidencia importante en la solución del problema de la aluminosis. Y hay legislación, desde la hipotecaria hasta la de alquileres, hasta la de seguros y reaseguros, que evidentemente tiene incidencia en la solución de este problema, porque no todas las viviendas están en el ámbito

de la propiedad, sino que algunas de ellas están en el ámbito del alquiler; no todas las viviendas tienen una propiedad no hipotecada, sino que algunas tienen hipotecas, y todo este marasmo legal tiene una incidencia importante en la solución que se vaya a dar al problema de la aluminosis, una vez que se haya cuantificado. Por tanto, consideramos que es interesante que esta comisión técnica salga adelante.

Tenemos dudas con respecto al punto segundo, y cuando digo que las tenemos lo digo lealmente; tenemos dudas que no nos permiten dar un apoyo incondicional a la redacción de ese punto. Tenemos francas dudas sobre si la solución que se dé a la vivienda pública deba ser igual a la que se dé a la vivienda privada, por argumentos que ya se han planteado -por parte concretamente del señor Recoder- y porque consideramos que habrá que ver la situación de seguro en que se encuentran algunas de esas viviendas privadas y hasta qué punto hay responsabilidades privadas o si las mismas han periclitado. Pensamos que éste también podría ser un objeto de estudio por parte de la comisión técnica, y de alguna manera creemos que el punto tercero exigiría un desarrollo más concienzudo y no el mero decir que se eximan de prácticamente todo tipo de tributos las actuaciones que se deriven de las realizadas sobre la aluminosis. Pensamos que esto requiere saber hasta qué punto hay responsabilidades por parte de los agentes privados en estas actuaciones, y esto, a nuestro juicio, significaría una visión diferente de unos problemas u otros. Sin mostrarnos contrarios en su radicalidad a estos puntos, sí creemos que exigirían una mayor matización y, por tanto, no podemos dar un apoyo incondicional ni al punto dos ni al punto tres.

Por contra, sí consideramos que el punto cuatro es perfectamente asumible por nuestro Grupo. Evidentemente, ya sea por un acceso a la vivienda pública o por un acceso a la vivienda privada, el que fuere, lo que sí es cierto es que los inquilinos que hayan accedido a viviendas que se encuentran hoy día con el problema de la aluminosis requieren una atención por parte del Estado que debe ser otorgada de forma inmediata.

Por tanto, estaríamos dispuestos a apoyar los puntos uno y cuatro y nos abstendríamos en los puntos dos y tres. Ese sería el posicionamiento que nuestro Grupo quisiera tomar si fuera posible el que se votara separadamente cada uno de los puntos que constituyen esta proposición.

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

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Solamente quiero hacer unas breves consideraciones a esta proposición no de ley, muy documentada respecto a los datos de Cataluña y que también nos trae una inquietud que se ha expresado en esta Comisión -y en la Cámara también, en Pleno- por algunos Diputados, incluido el que habla.

Como digo, quiero hacer alguna consideración respecto a las causas y a las interpretaciones que ha hecho el

proponente. No comparto con él que de pronto estemos ante una enfermedad sobrevenida, que no tenga ningún tipo de responsabilidad. Indudablemente, las responsabilidades civil y penal serían muy difícil poder determinarlas en unos tribunales, pero desde luego la responsabilidad moral sí existe. Efectivamente, el cemento aluminoso fraguaba tan rápido como el enriquecimiento indebido y rápido del franquismo. De hecho, cuando en el año 1970 dejaron de utilizar este cemento —y he hablado con muchos técnicos—, sabían que no era un cemento de buena calidad; lo dejaron de utilizar porque ya no estaba homologado —porque, eso sí, lógicamente tenía la tapadera de que estaba homologado— y siguieron utilizando durante los años 70, hasta que se cortó, otros elementos oxidantes, que nos plantearán problemas —y así se lo planteé a la Directora General de la Vivienda, y creo que ella también está de acuerdo— dentro de unos cinco o diez años, ya que producirá otro tipo de enfermedad el cemento que se ha utilizado en cierto tipo de viviendas. Por tanto, nada de bondad y desconocimiento; nada de enfermedad sobrevenida; es un enriquecimiento indebido y una corrupción más del franquismo.

Es más: también el descontrol administrativo que existía en aquella época nos ha evitado tener un conocimiento más exacto de la situación, porque hubiera sido muy sencillo echar mano de los archivos, tanto de las administraciones públicas como de los colegios de arquitectos, para saber exactamente qué tipo de materiales se habían utilizado y tendríamos ahora mismo el censo puntual, exacto e individualizado de los edificios que se trabajaron con cemento aluminoso. Pero eso tampoco se hacía así. Otra corrupción más del franquismo.

Dejando claro eso, porque si no al final aquí las culpas las tendremos nosotros, quería señalar que me parece muy acertado lo que ha señalado el representante de Minoría Catalana: que el diagnóstico debe hacerse en cooperación con las comunidades autónomas, y me parece que en ese sentido se está trabajando ya. Aquí se han señalado por el proponente los casos de Cataluña y Canarias.

Por tanto, en el punto uno creo que incluso el proponente debía estar de acuerdo en que es normal que sean las comunidades autónomas las que hagan ese diagnóstico, de acuerdo o en cooperación con la Administración central. En segundo lugar, ese diagnóstico debe ir dirigido también a la información a las comunidades de propietarios para que ellos activen su capacidad de resolución y sean también las que encarguen algunos estudios, porque no se pueden meter en el mismo saco las de renta libre, las de protección oficial, las de promoción pública o las de promoción privada. Hay comunidades de propietarios que tienen medios más que sobrados para acudir a hacer un pequeño examen técnico, lo que nos ayudaría mucho en el diagnóstico, pero sería conveniente que estas comunidades de propietarios tuvieran una información exacta de lo importante que es que examinen su edificio si fue construido entre los años cincuenta y setenta. Desde luego, dentro de poco, tendremos que informar de que, a partir de los setenta, también se utilizaron

cementos no correctos. No podemos exigir la responsabilidad civil ni la penal porque efectivamente ya han transcurrido diez años. Lo que eso sí pone de manifiesto es que buena falta nos hace la ley de edificación. Todos sabemos que el gran nudo gordiano de la ley de ordenación de la edificación es el seguro famoso. Los promotores y los constructores dicen que ello va a encarecer mucho el precio de la vivienda, pero no nos veríamos como nos estamos viendo con el cemento aluminoso, y luego con otras cosas, si hubiera en España una ley de edificación, pues todas las comunidades de propietarios habrían estado pagando un seguro que ahora cubriría algo que el Estado tiene que sufragar en gran medida con esos 20.000 millones que ha librado por culpa de no tener esa previsión que debe exigir la próxima ley de edificación.

Creo que la consecuencia más importante, por lo menos para nosotros, es que es conveniente caminar en la presentación, terminación y aprobación de una ley de ordenación de la edificación en España.

Por estas consideraciones y teniendo en cuenta que con los puntos tres y cuatro podríamos estar de acuerdo, no así con el primero y el segundo, señor Presidente, ésta es la posición de nuestro Grupo.

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

El señor **GARCIA QUER**: Lo primero que va a decir el Grupo Socialista es que se va a oponer a la proposición no de ley, por muchas razones. En primer lugar, yo soy un Diputado socialista nacido en Barcelona y viviendo ahora en Canarias; o sea que conozco los dos temas.

Estoy totalmente de acuerdo con el señor Martínez Campillo; no vamos a recordar aquí el franquismo porque no creo que esta Cámara quiera recordar toda la especulación, enriquecimiento, etcétera, de 1956 a 1975, hasta la democracia. Vamos a ser exquisitos porque entiendo que el Gobierno ha sido exquisito, con sensibilidad y con solidaridad, y ha puesto todos los medios respecto a ser colaborante de las comunidades autónomas.

En primer lugar, el Gobierno no puede constituir un órgano interadministrativo en una materia como la vivienda en la que las comunidades autónomas son competentes en exclusiva, según el artículo 148 de la Constitución. Además, todo mecanismo de cooperación ha de ser acordado por las partes voluntariamente. Las primeras comunidades autónomas donde se detectó el problema de la aluminosis y donde ha tenido más incidencia han sido la Comunidad canaria y Cataluña. Para resolver dichos problemas han sido realizadas por parte del Gobierno las siguientes acciones. Primero, el 2 de noviembre de 1990 se celebró un convenio de colaboración entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y el Gobierno de la Comunidad canaria para la rehabilitación de viviendas de promoción pública afectadas por aluminosis. La cantidad fue de 6.000 millones a fondo perdido. Teniendo en cuenta que el deterioro de las viviendas a causa de la aluminosis podría representar un peligro para la seguridad de las personas, la Dirección General para la

Vivienda y Arquitectura se dirigió, mediante escrito del 20 de diciembre de 1990, a todas las comunidades autónomas, interesada por la necesidad de que identificasen cuantitativa y cualitativamente el riesgo de aluminosis en el ámbito de cada una de ellas, a fin de prestar la colaboración que dichas comunidades pudieran demandar, abordando la dimensión y solución del problema.

Por acuerdo de Consejo de Ministros de 12 de julio de 1991, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes constituyó un fondo de 20.000 millones de pesetas para la rehabilitación de viviendas afectadas por aluminosis, fondo que no ha sido totalmente gastado. Para hacer efectivo este fondo se requieren convenios con las comunidades autónomas. Con fecha 4 de octubre de 1991, se firma un convenio por un importe de 12.000 millones de pesetas con el Gobierno de la Generalidad de Cataluña para paliar este problema en esa zona del país. Se ha enviado ya a cada una de las comunidades autónomas de Baleares, Murcia y el País Valenciano un borrador de convenio de colaboración para rehabilitar las viviendas afectadas por aluminosis. En la Comunidad Autónoma de Aragón se está estudiando el problema para cuantificar el riesgo de aluminosis, esperando que se pueda firmar el convenio de colaboración próximamente.

Entendiendo que el problema rebasa la capacidad de las comunidades autónomas, el Gobierno ha dado un paso al frente y ha puesto 20.000 millones de pesetas, que todavía no están agotados, ni siquiera asignados, para esas comunidades autónomas donde, según usted, sus asesores, los catedráticos y estudiosos que cita, que merecen mucho respeto, han descubierto un problema de la trascendencia que usted cita. Todavía no han solicitado al Gobierno el planteamiento de los correspondientes convenios; cuando lo hagan, en función de la consideración real del problema, tomará el Gobierno más medidas, si fuera necesario.

Entendemos que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha tomado ya las medidas necesarias para afrontar el problema de la aluminosis, principalmente en las comunidades autónomas que ya he citado anteriormente por su mayor incidencia, como es el caso de Cataluña y Canarias con sus convenios correspondientes. Se ha advertido a todas las comunidades autónomas del riesgo que puede suponer el problema de la aluminosis para la seguridad de las personas y se ha ofrecido toda la colaboración posible, a fin de, una vez detectado y cuantificado dicho problema, contribuir a la solución del mismo mediante la firma del correspondiente convenio de cooperación. Por último, se han tomado las primeras medidas y, si la magnitud del problema lo requiere, se ampliarán las ya adoptadas.

Con respecto a los puntos en que se incide en cuanto a eximir de toda carga fiscal a los trabajos que se realicen por parte de empresas privadas para la rehabilitación de las viviendas y edificios afectados por el cemento aluminoso, en relación con esta propuesta y en referencia al Impuesto sobre el Valor Añadido, debe señalarse que, en el ámbito comunitario, dicho impuesto está armonizado de forma que las legislaciones de los Estados miembros

deben adaptarse a las normas de armonización dictadas por el Consejo de las Comunidades Europeas. En la normativa comunitaria no está prevista la excepción propuesta por el Grupo Popular y cualquier modificación de nuestra legislación en este sentido conducirá inevitablemente a la apertura de un expediente de infracción, en el que sin duda alguna sería condenado nuestro país. En consecuencia, no resulta procedente establecer la exención del Impuesto sobre el Valor Añadido en relación con la operación de rehabilitación de las viviendas afectadas por aluminosis.

Por lo que se refiere al tratamiento de las operaciones de rehabilitación a efectos de otros impuestos, debe considerarse que las inversiones efectuadas en la rehabilitación de la propia vivienda tienen un tratamiento especial para el sujeto pasivo que las realiza, especialmente contemplado en el artículo 78.4 de la Ley 18/1991, de 6 de junio, del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas. Así, se prevé una deducción en la cuota del 15 por ciento de las cantidades destinadas a la rehabilitación de la vivienda habitual del sujeto pasivo, siempre que dicha rehabilitación cumpla las condiciones a las que se refiere el Real Decreto 2329/1983, de 28 de julio, sobre protección a la rehabilitación del patrimonio residencial y urbano.

En consecuencia, existe una normativa tributaria específica que instrumenta un incentivo expreso para la rehabilitación de viviendas, sin que, por las razones de generalidad y equidad que presiden la configuración del ordenamiento tributario, pueda dispensarse un tratamiento diferente en función de la causa que motive la rehabilitación, por lo que entiende este Grupo Socialista que se va a oponer a esta proposición no de ley del Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: En principio, no parece habitual que se pueda votar separadamente cada uno de los puntos de esta proposición no de ley. Habría que entender que las propuestas de los distintos Grupos son enmiendas. Entiendo que la propuesta del Grupo de Convergencia i Unió sería que la proposición no de ley quedara solamente con los puntos 3 y 4; la propuesta de Izquierda Unida es que la proposición no de ley quedara solamente con los puntos 1 y 4, y la propuesta del CDS coincidiría con la de Convergencia i Unió.

A estos efectos, rogaría al representante del Grupo Popular que nos diga si acepta alguna de esas enmiendas o cree que la proposición no de ley quedaría con entidad suficiente en alguna de esas fórmulas, por lo que, en tal caso, las votaríamos como posibilidades o podríamos separar alguna votación.

¿Cuál es el criterio del Grupo Popular a este respecto?

El señor **MILIAN MESTRE**: Evidentemente, se ha suscitado un debate muy interesante, con muchas coincidencias y algunas divergencias que, si usted me lo permitiera, brevemente me gustaría...

El señor **PRESIDENTE**: No se lo voy a permitir. Le ruego que responda a lo que le estoy preguntando.

El señor **MILIAN MESTRE**: Yo le respondo a la conclusión; lo que pasa es que soy una persona educada muy matemáticamente desde el punto de vista dialéctico, me gusta poner los puntos antes de las conclusiones y aquí ha habido auténticas y graves falacias.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Milián, no va a tener la posibilidad de replicar.

El señor **MILIAN MESTRE**: No insisto, ya me acojo a la conclusión del Presidente y, en consecuencia, no voy a hacer uso de la palabra a la que no sé si tendría derecho.

Sí quería decirle, en primer lugar, que valdría la pena que la votación fuera diferenciada en sus puntos respectivos, si es posible.

El señor **PRESIDENTE**: Es posible, pero ¿eso supondría que su Grupo admite la posibilidad de que quedara satisfecho con que cualquiera de los puntos se aceptara?

El señor **MILIAN MESTRE**: A eso voy. En primer lugar, si es posible la diferenciación en la votación. En segundo lugar, entiendo que algunos de los argumentos que se han ofrecido son bastante sólidos y alguno más discutible. En ese sentido, aceptaría tal vez la retirada del punto 2, del ente interadministrativo, porque es discutible desde el punto de vista de la funcionalidad del Estado y de la composición del Estado en los términos constitucionales, pero evidentemente, no el punto 1, la comisión técnica, que me parece que es sustantivo y de ahí se derivan muchas conclusiones. En consecuencia, admitiría la retirada del punto 2 y entiendo que sería bueno votar los puntos 1, 3 y 4.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a aceptar este planteamiento.

Por tanto, hay una enmienda «in voce», que plantea el Grupo Popular, que supondría, en primer lugar, modificar la fecha del límite para que el 31 de diciembre adopte las siguientes medidas... El punto 2 desaparecería y vamos a votar separadamente los otros tres puntos, en vista de las peticiones y en vista de que el Grupo Popular considera que con cualquiera que se aprobara quedaría satisfecho el contenido de su objetivo. Aunque es un poco irregular, creo que vamos a tener la flexibilidad de aceptar este tipo de votación.

Por tanto, en primer lugar, vamos a votar el punto 1 de esta proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, nueve; en contra, 32.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.
Vamos a votar ahora el punto 3 de la misma.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 11; en contra, 19; abstenciones, una.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.
Vamos a votar el punto 4 de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 12; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado y, por tanto, queda rechazada la proposición no de ley en su conjunto.

- PARA DAR SOLUCION A LOS GRAVES PROBLEMAS DE CIRCULACION QUE AFECTAN A LA CARRETERA N-340 A SU PASO POR LOS TERMINOS MUNICIPALES DE CERVELLO, VALLIRANA (BARCELONA) Y OTROS NUCLEOS URBANOS. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO) (número de expediente 161/000380).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, que figura como número 6 en el orden del día y que se refiere a dar solución a los graves problemas de circulación que afectan a la carretera nacional 340 a su paso por los términos municipales de Cervelló, Vallirana (Barcelona) y otros núcleos urbanos. Para defender esta proposición no de ley, tiene la palabra el señor Baltá, del Grupo Catalán.

El señor **BALTA I LLOPART**: Señorías, la proposición no de ley presentada por mi Grupo Parlamentario sobre la carretera nacional 340, a su paso por los términos municipales de Cervelló, Vallirana y otros núcleos urbanos pretende fundamentalmente plantear la solución de los importantes atascos y molestias que afectan a dichos núcleos urbanos, pero también al tránsito que, procedente del sector Vilafranca, el Vendrell y Tarragona, tiene importantes dificultades para llegar a las carreteras que constituyen la red metropolitana de la ciudad de Barcelona.

A pesar de que nuestra proposición no de ley se centra en el problema que hemos concretado, también reclamamos la atención ministerial hacia otros recorridos de la carretera, concretamente el tramo que cruza poblaciones de Santa Margarida y Els Monjos, en el Alt Penedes, y Altafulla, Torredembarra, Cambrils, ya en la provincia de Tarragona, donde también históricamente se han producido problemas de circulación que precisan de soluciones que mejoren las comunicaciones de aquel sector.

Sin embargo, la situación creada en la carretera nacional 340 a su paso por el Baix Llobregat, en concreto en los términos municipales de Vallirana y Cervelló, ha producido la indignación del vecindario, especialmente en las horas punta cuando la densidad de circulación dificulta la llegada a sus puestos de trabajo a los vecinos de la zona y, lógicamente, las comunicaciones y el transporte de una de las comarcas más industriales del Estado.

Los municipios de Cervelló y Vallirana lamentan que sus repetidas quejas sobre los problemas que ocasiona el paso de la carretera, que en horas punta ha llegado a alcanzar un flujo con un promedio de casi 3.000 vehículos en las horas de máxima intensidad, no hayan sido

oportunamente escuchadas y sigan padeciendo contaminación acústica y ambiental, accidentes e inseguridad vial, sin que se haya planteado definitivamente la construcción de la variante que soslaye el casco urbano de ambas poblaciones. El municipio de Corbera de Llobregat y el núcleo urbano de La Palma de Cervelló sufren graves perjuicios al ver imposibilitado su acceso a la nacional 340, al estar constantemente bloqueado cuando se trata de la única carretera de acceso al conjunto de la comarca del Baix Llobregat y a la ciudad de Barcelona, donde un gran número de los habitantes de estas dos y las restantes poblaciones mencionadas ejercen, como ya hemos dicho, su actividad laboral, ya que en conjunto se trata de un área residencial con un censo muy considerable, situada en el ámbito del Baix Llobregat, comarca superpoblada.

El tránsito en general que discurre por la nacional 340 podría decirse que se estrella contra el sistema de accesos conocido por «quatre camins», donde confluyen en conjunto la nacional II, el sistema de autopistas del Mediterráneo, las carreteras de acceso entre el medio y alto Baix Llobregat y las pobladas ciudades del delta. Las soluciones que se aplicaron en el pasado resolvieron la circulación en cuanto a algunos de los problemas planteados, pero se dejó pendiente el acceso desde la nacional 340, que ayuntamientos, consejo comarcal y vecindario —éste con cierta indignación, como ya hemos mencionado— reclaman con urgencia.

En los últimos meses se han prodigado las protestas y también las reuniones con los representantes del Estado en Cataluña y con el propio Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que finalmente adquirió compromisos con los alcaldes de las poblaciones afectadas, que se resume en una comunicación formada por la demarcación de carreteras del Estado, fijando plazos concretos para la realización del anteproyecto de variante de la nacional 340 a su paso por Cervelló y Vallirana, la adecuación del acceso a la misma desde La Palma y Corbera del Llobregat y la solución de los accesos a la futura autovía del Baix Llobregat,

En la presentación ante el Congreso de nuestra proposición no de ley solicitábamos un informe urgente ante esta Comisión, en el que se constatará la conflictividad descrita y el inicio con carácter prioritario y urgente de todas las obras necesarias para solucionar los principales puntos conflictivos. La interrupción del período parlamentario a lo largo del verano ha permitido que ya se hallen en curso las obras de acceso desde La Palma y Corbera a la nacional 340 con la construcción de un tercer carril, que, por cierto, pasará excesivamente ajustado por debajo del puente del ferrocarril próximo a «quatre camins», incumpliendo las normas de circulación. Sin embargo, constatamos que, finalmente, se ha afrontado uno de los problemas y ahora nos toca llevar hasta aquí la voz de los afectados solicitando que también se cumplan los plazos para la presentación del anteproyecto de la variante y se plantee con fechas concretas su ejecución.

Señor Presidente —termino—, esto es todo cuanto que-

ríamos exponer respecto a la proposición no de ley, para la que solicitamos la mayor atención de los restantes Grupos Parlamentarios, en especial la del Grupo mayoritario que sustenta al Gobierno, que se ha comprometido a un calendario concreto de ejecución que, de cumplirse, responderá a las expectativas de las comunidades actualmente perjudicadas por la lamentable situación viaria que ha sido descrita.

El señor **PRESIDENTE**: Se ha presentado una enmienda de sustitución por parte del Grupo Socialista, para cuya defensa tiene la palabra el señor Modol.

El señor **MODOL I PIFARRE**: Con la enmienda pretendemos ajustar y volver a nuestra posición, que creo puede ser coincidente, en la preocupación de los problemas que afectan a esta carretera. Es una proposición no necesaria en cuanto que el Gobierno está haciendo lo que la propia proposición pide, pero entendemos que es bueno votar favorablemente la proposición en tanto que la preocupación de los ciudadanos de esa zona así lo exige. En cualquier caso, quiero hacer saber a esos ciudadanos, a esos alcaldes preocupados desde hace tiempo que el Parlamento en su conjunto se preocupa de sus problemas. Por tanto, creo que sería bueno que se votara esto por unanimidad. Quiero señalar brevemente que los compromisos adquiridos por la Demarcación de carreteras del Estado en Cataluña en este momento se están cumpliendo. En concreto, la obra del tercer carril, que está a punto de terminar, el señor Baltá sabe que topa con dos dificultades muy grandes, que son la urbanización de la Granja García y la fábrica de cementos Molins. En cualquier caso, posibilitan hacerlo mayor, pero también quiero decirle al señor Baltá, como él bien debe conocer (y también decirlo a través de esta Comisión a los vecinos afectados), que en este momento los planes del Ministerio incluyen actuaciones urgentes en la carretera nacional 340, a su paso por los términos municipales de Cervelló, Corbera y Vallirana, y que, aparte de incluir las obras ya citadas por el señor Baltá (y que no repetiré), incluyen también el anteproyecto de la variante de la carretera a su paso por Vallirana y Cervelló, anteproyecto que está a punto de concluirse con un presupuesto estimado de 4.000 millones de pesetas. En cualquier caso, el Ministerio se ha comprometido a ejecutarlo durante el año 1993, así como el proyecto de conexión de la autovía del Baix Llobregat con el cinturón litoral de Martorell, a la altura de Paldejá, que cuenta con un presupuesto estimado de 24.000 millones de pesetas; es decir, una actuación en su conjunto que rebasará los 30.000 millones de pesetas y que creo solucionará definitivamente los problemas de tráfico de la zona.

Y quiero decir, finalmente, que a lo largo de la carretera nacional 340, en sus otros tramos conflictivos, en base a un estudio y a un informe de la propia Dirección General de Tráfico en que, efectivamente, se apuntaban algunos tramos conflictivos, la Demarcación de Carreteras del Estado en Cataluña tiene ya en este momento en ejecución la variante de Villafranca del Penedés, la cons-

trucción del paso a distinto nivel en el punto kilométrico 1187, en Comarruga, y están a punto de licitarse la variante de Santa Margarita, el paso a distinto nivel sobre el ferrocarril en L'Arboc, la construcción del paso inferior y remales en la conexión del punto kilométrico 1132, en Miami Playa, la construcción del paso inferior y remodelación de accesos en el punto kilométrico 1138, en la urbanización de Les Pobles, en Montroig, y la remodelación de accesos en el punto kilométrico 1159 a 1160 en Tarragona.

Por tanto, compartiendo la preocupación expresada por el señor Baltá, así como la expresada muy especialmente por los alcaldes de Cervelló, Vallirana y Corbera, este Grupo parlamentario no tiene por más que felicitar-se en este caso por la actuación diligente del Ministerio de Obras Públicas y decir que nos agradaría que el grupo de Convergència i Unió aceptara nuestra enmienda de sustitución.

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

El señor **BALLESTE CLOFENT**: Señorías, en nombre del Grupo Popular quiero expresar el apoyo a esta proposición no de ley para dar solución a los graves problemas de circulación que afectan a la carretera nacional 340, a su paso por los términos municipales de Cervelló, Vallirana y otros núcleos urbanos, que nos parece altamente oportuna y extremadamente necesaria. En primer término, tengo que decir que es un clamor popular y es una petición constante de todas estas poblaciones afectadas.

Desde hace unos años, el tráfico que circula por la Nacional 340, entre Vallirana y los Cuatro Caminos, ha aumentado considerablemente y son muy frecuentes las largas caravanas de vehículos que afectan al tráfico en general, pero de manera muy especial afecta a la movilidad de los ciudadanos que viven en los municipios de Vallirana, Cervelló, Corbera y otros colindantes.

Diversas son las causas que han generado los problemas de tráfico en este tramo de la nacional 340, y entre ellas podríamos destacar la ocupación permanente de las numerosas segundas viviendas de antaño, el incremento del número de vehículos por unidad familiar y la dificultad de aligerar el tráfico por la presencia de una fábrica de cemento justo antes de llegar al cruce de los Cuatro Caminos ya mencionado (precisamente esta es la cementera que fabricó el cemento aluminoso objeto de la anterior proposición no de ley), cementera que físicamente dificulta cualquier obra de ampliación de esta carretera.

Conscientes de los problemas surgidos, la Administración de la Demarcación de Carreteras, dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, debería elaborar (parece ser que ya está hecho) los proyectos para resolver este problema, tanto a corto plazo, como el proyecto para la solución definitiva a medio y largo plazo, que éste sí que no está hecho.

La actuación de carácter urgente sería la formulación

de una variante que ya ha recibido el visto bueno de las Administraciones locales afectadas.

Estamos, no obstante, delante de una proposición no de ley, como ya se ha mencionado, cuyo contenido ha quedado superado por la dinámica de los hechos, puesto que el 6 de mayo de este mismo año ya se han acordado medidas que se debían haber puesto en marcha.

No obstante, mi Grupo cree que estos tipos de iniciativas son evidentemente constructivas para el país, pero son a la vez cortas de medidas y concretamente ésta más, porque sólo se habla de la construcción de una variante entre los pueblos de Cervelló y Vallirana.

Es decir, los proyectos que hoy están en marcha desbordan esta visión de la proposición no de ley y, por tanto, estamos delante de una proposición que no queda marcada en lo que ya son los acuerdos y los objetivos que han diseñado los Municipios, la propia Generalitat, el Ministerio de Obras Públicas, mediante su Demarcación de Carreteras, y los ciudadanos en general.

Por tanto, yo lo que diría es que, a pesar de entender que al día de hoy puede ser una iniciativa obsoleta, el Grupo Popular la votará a favor, más que por su contenido, como un gesto más, como una aportación más en el eterno debate para que se arreglen de una vez por todas los problemas de circulación, problemas en definitiva de todos los ciudadanos que, por otra parte, han tenido, tienen y tendrán siempre el apoyo del Grupo Popular para solucionar, como digo, uno de los problemas que más afectan a la vida cotidiana.

En definitiva, nuestro Grupo está de acuerdo con el espíritu de la proposición no de ley, pero deberíamos incluir en los acuerdos tomados, además del propio contenido ya existente, la construcción y su posterior conexión con la autovía del Baix Llobregat, otra de las infraestructuras que creemos imprescindible, y que además de resolver la circulación de esta zona industrialmente muy importante y muy congestionada, como lo son los pueblos de Martorell, Sant Andreu de la Barca y Pallemà, sería también la salida natural de la Nacional 340. De esta forma se evitaría el peligro que supone el transporte de mercancías peligrosas que atraviesan estas poblaciones por las vías interurbanas existentes.

En este sentido es, ¡cómo no!, por donde van las iniciativas tomadas por los alcaldes de los pueblos de la zona y las mociones presentadas en el Consejo Comercial del Baix Llobregat y en todos los ayuntamientos de la comarca.

Entendemos, pues, que únicamente de esta manera se puede resolver esta situación de una forma más definitiva y reducir los efectos de la frase que centenares de automóviles, camiones y furgonetas llevan en sus vehículos y que dice: «Basta de colas en la N-340».

Así pues, como ya he apuntado antes, a pesar de entender que esta problemática requiere una actuación más global, y pidiendo desde aquí que los acuerdos tomados se ejecuten con urgencia, el Grupo Popular votará favorablemente esta proposición no de ley, máxime cuando la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, de la cual acabo de tener conocimiento hace apenas

30 minutos, ya la había recogido mi Grupo Parlamentario en esta intervención mía.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Simplemente para fijar la posición favorable de mi Grupo en coherencia con la trayectoria que ha llevado, tanto el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en este Congreso, con numerosas preguntas e iniciativas interesándose por este problema, como en coherencia también con la actitud de los grupos municipales de Iniciativa per Catalunya en la zona, que reiteradamente han solicitado soluciones a este tramo de la carretera nacional 340.

Por tanto, en coherencia con toda esta actuación política, mi Grupo parlamentario apoyará esta proposición no de ley bien así o con la enmienda resultante, que por lo visto puede ser la que salga para adelante.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Baltá, exclusivamente para decir si acepta la enmienda planteada por el Grupo Socialista, tiene la palabra.

El señor **BALTA I LLOPART**: Efectivamente, la enmienda presentada por el Grupo Socialista y defendida por el señor Modol, quien seguramente ha sufrido, como algunos de los presentes, los problemas de esta carretera, es aceptada en lo fundamental por mi Grupo, porque atiende al diálogo establecido entre los ayuntamientos de la zona y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, salvo una pequeña corrección, que se refiere en concreto al hecho de que la enmienda habla de «los fines de semana», cuando consideramos que debería decirse «especialmente los fines de semana», y a la supresión del municipio de Corbera entre los municipios afectados territorialmente por la carretera, ya que si bien el municipio es muy perjudicado por los accesos actuales a la misma, la carretera no pasa por su término municipal, aunque se entiende que uno es de la propia comarca y lo conoce, mientras que a su paso por allí uno tiene que creer que realmente pasa por el municipio.

Salvo estas dos concreciones, objetivamente la enmienda de sustitución es aceptada por mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Baltá, entiendo que plantea unas correcciones de estilo que parecen correctas, que es suprimir «Corbera» y añadir: «en dichas carreteras, especialmente durante los fines de semana.» Por tanto, vamos a pasar a la votación en los términos de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, en la cual, en su apartado primero, se suprime la referencia al término municipal de Corbera y se añade al final: «se produce en dichas carreteras, especialmente durante los fines de semana». Se añade la palabra «especialmente».

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

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

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ELIMINACION DE PUNTOS NEGROS DE LA RED DE CARRETERAS EN LA PROVINCIA DE ALICANTE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE CDS (número de expediente 161/000381).

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a debatir la proposición no de ley que figura en el orden del día con el número 7, por la que se insta al Gobierno a la eliminación de puntos negros de la red de carreteras en la provincia de Alicante. Planteada por el Grupo parlamentario de CDS. Para su defensa, tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Ya es clásica la definición de que tres elementos fundamentales participan en todos los accidentes de tráfico: el factor humano, el factor viario y el factor técnico. Lo que pese cada factor en cada uno de los accidentes es una cuestión que depende de la investigación y de la observación, pero vamos a centrarnos esencialmente en los problemas de la vía.

Los problemas que plantean las carreteras respecto a la seguridad vial son especialmente los relativos a marcas, señalización, iluminación, conservación y trazado. Todos ellos tienen su adecuado reflejo en el Plan Nacional de Seguridad Vial que elabora la Dirección General de Tráfico. Sin embargo, hay una cuestión que, sin dejar de reflejarse en este Plan Nacional de Seguridad Vial, queremos resaltar, y son los llamados puntos negros o tramos peligrosos. Muchas veces se ha hablado de estos puntos negros sin conocimiento de causa. Aproximadamente, desde el año 1987 anualmente vengo recibiendo de la Dirección General de Tráfico todos los puntos negros que hay en España, entendiéndolo como tales aquellos puntos kilométricos de toda la red de carreteras, no solamente en la red general del Estado, sino también los que pertenecen a comunidades autónomas, o a otras entidades, como Iryda, etcétera, en total unos trescientos veintitantos mil kilómetros de carreteras, en los que suele repetirse de una forma constante accidentes. Por pura lógica y de forma indudable cabe pensar que allí donde se repite un accidente con frecuencia algo ocurre; es decir, ocurre algo en la vía, en la luminosidad, en su señalización, en su trazado, etcétera. Desde luego, en general, salvo excepciones, lo que sí debe estimular la repetición de un accidente es a actuar sobre ese punto determinado. Resulta impensable que el conductor tropiece siempre en la misma piedra, en el mismo punto kilométrico. Esto no lo digo yo, lo decía ya un interesantísimo estudio que encargó el Ministerio de Transportes en el año 1985, cuando era Ministro de Transportes el señor Barón, sobre la accidentalidad de las carreteras y sus causas, e indicaba la importancia de actuar sobre puntos determi-

nados en los que de forma reiterada venían produciéndose accidentes de tráfico. Insisto en que estos accidentes afectan tanto a las carreteras de la red general del Estado como a las de las comunidades autónomas, diputaciones y otras carreteras. Por tener un poco presente la distribución, el Estado tiene 20.700 kilómetros en su poder; las comunidades autónomas, 71.000 kilómetros; las diputaciones, 64.400, y otras entidades, 168.400 kilómetros.

Nos hemos circunscrito exclusivamente a la provincia de Alicante para llegar a la conclusión de hacer una especie de plan piloto. Lógicamente, uno acaba en su propia provincia, en lo que más conoce, y ahí aparece algo que me imagino que aparecería en casi todas las provincias exactamente igual: que las causas esenciales de los puntos negros es que éstos se reiteran, primero, en zonas urbanas; lo cual nos lleva a la conclusión de que el desorden del crecimiento urbanístico ha sido notorio a lo largo de los años en España y que tiene mucho que ver con el alto índice de siniestralidad en las ciudades españolas. En segundo lugar, nos aparece como punto donde más se reiteran los accidentes todo lo relacionado con las urbanizaciones, en este caso con las urbanizaciones de la costa, que creen acabar su trabajo en el momento en que edifican y empiezan a vender -muchas veces vendían incluso antes de edificar- y se olvidan de cuestiones tan importantes como el sistema viario, no interno solamente, sino el sistema viario externo. En la mayoría de las urbanizaciones y de los puntos kilométricos que refleja todos los años la Dirección General de Tráfico en la provincia de Alicante, y me imagino que en la mayoría de provincias costeras, su sistema viario principal desemboca de una forma brutal en carreteras generales o carreteras de primer orden de carácter autonómico, sin que haya un sistema de solución de entrada o salida de ese tráfico, bien sea por raqueta, por pasos elevados, etcétera. Ahí es donde se producen los mayores y los más graves accidentes y donde se reiteran constantemente. Y finalmente, el tercer lugar donde se producen los accidentes son las carreteras comarcales. Qué duda cabe que el mantenimiento de las carreteras por parte de las diputaciones, a pesar del esfuerzo que puedan hacer, es pequeño para la cantidad de kilómetros que dependen de ellas, sobre todo en materia de señalización, de iluminación, y son pocas las carreteras que dependen de las diputaciones, de los ayuntamientos y de las entidades como Iryda que tienen una correcta planificación y ejecución en materia de seguridad vial.

Detectadas estas cuestiones, proponemos que se haga una especie de plan piloto, que llamamos un programa de acción urgente, para la eliminación de estos puntos negros. No es normal que tengamos todavía 71 puntos negros en la provincia de Alicante, por lo menos teniendo en cuenta que en las travesías urbanas dos se repiten durante 19 años, 21 se repiten en las carreteras nacionales durante otros tantos años y en las carreteras secundarias se repiten ocho de los 24 que hay. Diecinueve años, seis años, son demasiados años para que se vayan produciendo accidentes en un mismo lugar. Creemos que habría que incluir un apartado especial en el Plan Nacional

de Seguridad Vial para la eliminación de tramos conflictivos o puntos negros que tienen una reiteración, y de su investigación nacería inmediatamente la consecuencia de que algo ocurre allí, y si los demás grupos así lo estiman y apoyan esta proposición no de ley, podemos conseguir hacer un plan piloto en la provincia de Alicante que, en cualquier caso, siempre sería para hacerlo extensible al resto de España.

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

El señor **CHOLBI DIEGO**: Señorías, coincido plenamente con las primeras palabras del Diputado señor Martínez-Campillo, en el sentido de que está admitida ya generalmente la idea de que el hombre y el vehículo intervienen en distinta proporción a la hora de fijar las causas de los accidentes de tráfico. Además, las vías y su entorno constituyen un factor importante y determinante de muchísimos accidentes.

Concretando en la provincia de Alicante, mi tierra, las condiciones geométricas de sus trazados, la densidad del tráfico y la señalización requieren profundizar en su estudio para mejorar la seguridad.

Voy a mencionar, en resumen, distintas intervenciones y preguntas que personalmente he formulado al Gobierno solamente en estos últimos meses, referente a Alicante, donde se demuestra nuestra gran preocupación por solucionar este problema.

En marzo señalábamos la necesidad del desdoblamiento de la carretera entre Elche y Alicante, por la que, según estudios de la Demarcación de Carreteras, circulan ni más ni menos que unos 30.000 vehículos al día, cifra ésta muy considerable y a tener en cuenta. En mayo, en relación con la carretera entre Crevillente y Torrevieja, que es un eje de penetración en el sur de la provincia. En junio, como consecuencia de la limitación de la velocidad máxima entre la autovía de Alicante y Villena, por la inseguridad de ese trazado, que ha provocado innumerables accidentes de todo tipo. En julio, trasladando al Gobierno la preocupación de un gran número de sectores sociales por los retrasos de la autopista entre Alicante y Murcia. También, por último, en el mes de julio, por la protesta de ayuntamientos tan significativos como Ondara, Denia, Teulada, Benisa y Altea, reivindicando la retirada del peaje en la autopista A-7, ya que sus municipios son travesías de la carretera nacional con atascos y graves accidentes.

Pues bien, en consecuencia, la proliferación de puntos negros en las carreteras españolas, y por descontado en las alicantinas, ha sido denunciada reiteradamente por el Grupo Popular, por su indudable repercusión en la altísima cifra de siniestralidad producida en nuestra red viaria, que tantos efectos negativos está produciendo en la sociedad en general y, particularmente, en la alicantina.

Para ilustrar más esta intervención, voy a hacer referencia a los últimos datos que señalan que en 1991 exis-

tían en Alicante 85 puntos negros, de los que 51 estaban ya localizados años anteriores.

La gravedad de la existencia de estos puntos negros se incrementa lamentablemente por la pasividad del Ministerio de Obras Públicas a la hora de corregir los existentes, como lo demuestra el hecho de que el 60 por ciento de los puntos localizados en el año 1991 existían ya anteriormente, es decir, 51 de los 81 localizados. En estos 85 puntos negros se han producido ni más ni menos que 343 accidentes, el 15,3 por ciento, de los 2.235 accidentes producidos en la provincia de Alicante durante 1991.

Las carreteras de Alicante se cobraron, durante 1991, 193 víctimas mortales y 3.649 heridos en el total de accidentes producidos: 2.235.

Señor Presidente, el Grupo parlamentario Popular viene considerando muy necesario un plan de choque urgente para que puedan ser eliminados los puntos negros de nuestras carreteras y para evitar así que, año tras año, se sigan repitiendo idénticos accidentes en los mismos puntos negros.

Así, el mes de junio pasado el Grupo Popular presentó una moción en el Pleno de la Cámara demandando del Gobierno un plan concreto y urgente para la eliminación gradual de estos puntos negros.

Alicante, lamentablemente, con 85 puntos negros, es la sexta provincia española con más puntos negros, sólo superada por Baleares, Barcelona, Madrid, Salamanca y Sevilla, y es una de las provincias en la que se produce mayor porcentaje de repetición, año tras año, de esos puntos. Esta es, sin duda, la más grave responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas, que es al que corresponde emprender acciones necesarias para corregirlos y modificarlos. Por ello, cualquier acción encaminada a hacer que el Gobierno tome medidas eficaces y rápidas es buena, como esta proposición no de ley, aunque por la actitud mantenida hasta ahora por el Grupo Socialista y el Gobierno ante propuestas similares del Grupo Popular, puede vaticinarse cuál va a ser la votación en esta proposición no de ley, aunque la sensibilidad del Diputado Jordi Cremades puede hacer variar esa norma en su Grupo.

En conclusión, un plan piloto para nuestra provincia sería altamente beneficioso.

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

El señor **CREMADES SENA**: En nombre de mi Grupo quiero manifestar, por supuesto también con mi sensibilidad, que comparto la preocupación tanto del proponente del CDS como del Diputado del Grupo Popular, compañeros de circunscripción que me han precedido, para evitar, evidentemente, los accidentes que se producen en las carreteras de Alicante y en el resto de España, aunque esta proposición no de ley se circunscriba a la provincia de Alicante.

Sin embargo, creo que hay que hacer algunas puntualizaciones sobre esta proposición no de ley a la que mi Grupo se va a oponer, no por no compartir la preocupa-

ción o por falta de sensibilidad, sino simplemente por la innecesariedad de la misma, ya que, como voy a intentar demostrar aquí, este tipo de planes para eliminar puntos negros en la provincia de Alicante se vienen contemplando con programas ya establecidos por parte del Ministerio de Obras Públicas, de la Consellería de Obras Públicas y también de la propia Diputación de Alicante, en el caso concreto que nos ocupa en este momento.

Por lo tanto, no es cuestión de falta de sensibilidad o, como se ha dicho, de pasividad por parte del MOPT. No es eso. La cuestión es la siguiente. Como aquí bien se ha dicho, el accidente está provocado por varios factores: el factor humano, el factor viario, de infraestructura, y también por el factor de tipo técnico. El concepto incluso de punto negro, como aquí se ha dicho, teniendo presente como punto negro el lugar concreto donde se produce con cierta reiteración una determinada cantidad de accidentes, es un concepto ya bastante superado no solamente por el Ministerio de Obras Públicas y otros organismos administrativos en España, autonómicos, por ejemplo, sino también por los organismos internacionales, ya que la valoración de un punto negro por la cantidad de accidentes que allí se producen podía llevarnos al error de determinar que ese punto negro está producido por falta o deficiencia de infraestructura si no se tiene en cuenta la intensidad de tráfico y las circunstancias de la zona en que esa carretera está construida. Esta es una cuestión que está asumida ya por los organismos internacionales y, por supuesto, también por el MOPT.

En este sentido, teniendo en cuenta estas cuestiones, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, desde hace muchos años, cada año viene elaborando un estudio de accidente en la red de su competencia, en la red de interés general del Estado. En este estudio anual se vienen detectando los tramos o los puntos de concentración de accidentes; se vienen determinando los índices de riesgo y de peligrosidad de estos tramos y evaluando también la necesidad de las medidas en infraestructura que se pueden tomar para eliminar los accidentes.

De la valoración hecha con este estudio, no solamente se tiene en cuenta el número absoluto de accidentes, sino también la intensidad de la circulación en ese momento, especialmente en algunas zonas, como en el caso de Alicante, en la zona veraniega y, en ese sentido, hace un estudio de tramos por puntos kilométricos según el volumen de tráfico y el número de víctimas mortales y no mortales por cada cien millones de vehículos por kilómetro cuadrado.

Con todo este estudio y valoración, la Dirección General de Carreteras tiene establecido un programa de seguridad vial que tiene diferentes fases de actuación. Tiene también unas prioridades establecidas en la cuestión de mejora de infraestructura viaria para resolver las deficiencias que en infraestructura se puedan conservar en este momento, como aquí se ha dicho, en algunos puntos determinados y que llevan algunos años sin resolverse. Pero no solamente la Dirección General de Carreteras, también la Consellería de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes tiene un Plan de Carreteras de la Comuni-

dad Valenciana de aquellas carreteras que son de su competencia, y no solamente esto, sino que la propia Diputación de Alicante, a través del Servicio de Vías y Obras, establece unas prioridades, especialmente en lo concerniente a la seguridad vial.

Tendría que caer en la tentación de ser prolijo a la hora de dar datos, para demostrar de alguna manera que lo que se ha dicho aquí por parte del Diputado Cholbi, del Partido Popular, sobre la pasividad del MOPT, no es así, y en ese sentido no me puedo resistir a dar algunos de ellos. Por ejemplo, en la red de interés general del Estado, competencia del MOPT, hay treinta proyectos terminados, en tramitación o en ejecución en estos momentos en Alicante, quince de los cuales están afectando a la Nacional-332, y así se han eliminado, por ejemplo, puntos importantes, como el acceso a la Residencia Campomar, la construcción de carriles de giro, la iluminación y semaforización en los accesos a San Juan, la colocación de barreras de seguridad, y también se han acondicionado todos los tramos de la carretera de Torrevieja que el Diputado que me ha precedido ha citado.

En la Nacional-340 hay cuatro proyectos donde se ha reforzado el firme, y las variantes en la zona de La Aparecida. En la Nacional-330 se ha mejorado la travesía de Elda, se han hecho pasarelas en la autopista A-7, y se han hecho varios proyectos de reponer y adecuar señales, repintar y mejorar marcas viales, etcétera. En este momento hay en tramitación nueve proyectos más, que se refieren a los enlaces de Aspe, a mejora superficial con microaglomerado en frío, a la actualización de señalización y tratamiento superficial, a la mejora de la travesía de Alcoy, y a la actualización de señales y repintado de viales en otras varias carreteras de nuestra provincia; y en estudio hay en este momento seis proyectos pendientes en la Nacional-330 y en la Nacional-332, para mejorar el trazado de la calzada y los ramales de divergencia y colocación de barreras de seguridad. Esto en lo que se refiere a las competencias del Ministerio de Obras Públicas.

En lo que se refiere a la Generalitat Valenciana, que tiene, como aquí se ha citado, cantidad de kilómetros de carretera de su competencia, tengo que decir que las obras ejecutadas desde 1988-89, han ascendido de 361 millones de pesetas en el presupuesto para ese año a 7.500 millones de pesetas para 1992. En este sentido se han suprimido travesías importantes, como puede ser la de Rojales; se han suprimido pasos a nivel, como el de Elda-Monóvar, Alicante-Denia, Monforte del Cid; se han suprimido curvas peligrosas en las carreteras de Castalla a Sax, de Monforte, de Aspe; se han hecho variantes en Alcoy, Benejama, Villena, San Vicente, Raspeig, Ondara, carreteras que citaba el Diputado Cholbi hace un momento, y se han acondicionado y mejorado infinidad de carreteras en nuestra provincia, entre las que yo citaré las de Callosa, Rafal, Orihuela, Alfaz del Pi, Bigastro, San Miguel, Dolores, Almoradí, Cox, Denia, Ondara, Callosa de Ensarriá, Altea, etcétera. También se han adecentado y se han construido los accesos a Sax, a Elda, a Novelda, y la ronda de Dolores, del Carrús, de Elche y de Bigastro,

por dar datos concretos, ya que aquí se ha hablado de pasividad por parte del Ministerio.

Finalmente, en la red de competencias de la Diputación Provincial, en el Servicio de Vías y Obras, como ustedes conocen perfectamente, igual que yo, el objetivo prioritario de mejorar la seguridad vial provocó un convenio en 1985 con la Dirección General de Tráfico, por el que se han implantado señales y marcas viales en muchas carreteras, que no las tenían por ser carreteras comarcales de menor entidad, y se han dedicado a la conservación y mejora de la red y a la incidencia específica que sobre esos puntos negros podían tener estas carreteras en el tema de la infraestructura. En este sentido yo citaré simplemente las mejoras en la carretera de Benidorm, en la A-V 1.532, la de Alicante-San Vicente, una zona de siniestralidad importante por el acceso a la universidad, donde se han invertido 800 millones de pesetas, y se ha hecho un desdoblamiento y la semaforización de la misma; en la carretera de Denia se ha mejorado el firme y se ha reforzado la señalización, y, finalmente, en la carretera de Elche, A-P 4.122, se han mejorado las curvas y el firme, que provocaban bastantes accidentes. Todas estas inversiones anuales por parte de la Diputación superan los 80 millones de pesetas.

Por tanto, en este sentido yo quiero decir que achacar totalmente los accidentes que se producen en carreteras de nuestra provincia a la cuestión de la infraestructura sería un error garrafal por parte nuestra. Simplemente quisiera recordar lo que pasa en carreteras tan cortas como las que van de San Juan a Alicante, carreteras que infraestructuralmente están perfectas pero en las que, desgraciadamente, se producen infinidad de accidentes, especialmente en el verano, porque es una zona de un tráfico muy intenso y una zona donde, por las noches especialmente, se circula con una imprudencia tremenda. Aunque en ese tramo se estén produciendo constantemente accidentes, éstos obedecen más a factores humanos que a factores de infraestructura o técnicos.

Por todo esto, porque el Ministerio tiene estos planes establecidos y porque se está realizando, como nunca jamás se ha hecho por parte del Ministerio desde que está la Administración socialista, un esfuerzo increíble de tipo presupuestario, y por no estar de acuerdo con la acusación de pasividad del Ministerio en estos temas, es por lo que mi Grupo, teniendo toda la sensibilidad por eliminar los accidentes y compartiendo la preocupación con los Diputados que me han precedido en el uso de la palabra, se opone, por ser innecesaria, a esta proposición no de ley.

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

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, ocho; en contra, 20.

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

- RELATIVA A LA VARIANTE DE NUEVO TRAZADO DE LA AUTOVIA DEL MEDITERRANEO ENTRE MÁLAGA Y MOTRIL (GRANADA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (número de expediente 161/000394).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a tramitar la proposición no de ley que figura con el número 8 en el orden del día, relativa a la variante de nuevo trazado de la autovía del Mediterráneo, entre Málaga y Motril, Granada, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, para cuya defensa tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ DE LA TORRE**: La proposición no de ley realmente se refiere el trazado de la autovía del Mediterráneo, en el tramo comprendido entre Málaga y Nerja, ya que, según el Ministro de Obras Públicas, el tramo Málaga-Motril se ha subdividido en dos: uno, Málaga-Nerja y, otro, Nerja-Motril.

Pues bien, mi grupo entiende que la solución final del trazado que se debe dar en este tramo no debe corresponder a una decisión técnica, sino a una decisión política, que entendemos deben tomar los miembros de esta Comisión. Por ello, voy a rogar a SS.SS. que dejen a un lado las ideas preconcebidas que puedan traer sobre esta carretera y tengan en cuenta las poderosas razones que en nombre del Grupo Popular les voy a exponer a continuación.

Este tramo de la carretera Nacional-340, objeto de la proposición no de ley, atraviesa la comarca malagueña de La Axarquía por una zona tan próxima al mar que, por sus características, hace imposible su desdoblamiento para su transformación en autovía, razón por la que se ha previsto por parte del Ministro de Obras Públicas y Transportes un trazado distinto de nueva construcción.

Según contestación del Gobierno a varias preguntas por escrito de este Diputado, el anteproyecto se ha sometido a información pública y se han tenido en cuenta las posibilidades turísticas, las reservas agrícolas y las condiciones socioeconómicas y socioculturales de la zona. Salvo el hecho de que se haya sometido a información pública, dudo que se hayan tenido en cuenta todas estas condiciones.

El nuevo trazado, según esta información pública, según el anteproyecto que se expuso, atravesará los municipios de Vélez-Málaga, Algarrobo y Torrox por una zona situada entre el mar y la cabecera de estos tres términos municipales. Voy a explicar a SS.SS. la situación de esos tres municipios, cuyas cabeceras están como a unos cinco kilómetros de la costa, con Vélez y Torre del Mar ya en la costa -que es otro núcleo casi tan importante como el de Vélez-Málaga, aunque pertenece al municipio-, Algarrobo y Algarrobo-Costa aproximadamente a otros cinco kilómetros, con el mismo número de habitantes aproximadamente unos y otros, y, por último, Torrox, a unos seis o siete kilómetros de la costa, y Morche ya en la costa.

Pues bien, parece ser que el nuevo trazado va a estar

entre la cabecera de comarca y la zona de la costa y que va a separar, dentro de cada uno de estos municipios, su cabecera de la zona de la costa. Pero es que hay más, porque resulta que toda esta franja de unos seis o siete kilómetros que existe entre la costa y las cabeceras de los núcleos es una zona transformada desde hace unos 20 años hasta el presente por los agricultores de la comarca, que es minifundista -allí la propiedad no alcanza más de una hectárea de media-, y en la que han hecho unas grandes inversiones. Empezaron haciendo terrazas, después nivelaciones grandes, han hecho bancales enormes con unos movimientos de tierra tremendos, se han hecho sondeos de más de 100 metros en casi todos los casos, por supuesto se han instalado motores, electricidad, riegos localizados en casi todo, todos los cultivos que se obtienen allí, con unas tres cosechas anuales, se hacen bien en invernaderos, bien en cultivos en el suelo bajo plásticos, también se han realizado plantaciones de árboles tropicales (aguacates y últimamente chirimoyos y mangos), que creo que han creado una riqueza enorme en aquella zona. Aquella zona no hace muchos años era de secano, con pocas posibilidades económicas, y ahora sus habitantes han creado una riqueza tremenda, con un beneficio igual que en la zona de Almería en el campo de Dalías y Agua Dulce, que prácticamente no tienen competencia en la Comunidad Económica Europea, salvo por parte de los países del Magreb; aquí no hay precios de intervención, no hay por qué tenerlos puesto que los países de la Comunidad no producen en invierno los productos hortícolas y frutales que se obtienen en aquella comarca.

¿Qué ocurrirá entonces si se construye la carretera prevista? Que prácticamente se va a destrozar toda la zona agrícola de la comarca de la Axarquía de Málaga. Una carretera con un ancho previsto, entre lo que es la carretera en sí (arcenes, cunetas y terrenos de dominio público), de 50 metros, imagínense lo que puede suponer en esta zona.

Yo creo que los técnicos que han realizado el proyecto no se han preocupado del problema económico que pueda ocasionar el trazado por este lugar. Es comprensible que un técnico coja una fotografía aérea, la mire y vea que en la zona alta hay más pendiente que en la zona baja, puesto que ha sido quitada por los propios agricultores al realizar las transformaciones de sus explotaciones agrarias, y diseñe el trazado por ahí en medio, sin tener en cuenta esa gran riqueza, sin tener en cuenta que va a destrozar toda la riqueza agrícola de la zona. Es más, hay una estación experimental agraria en el término de Algarrobo, con unos 30 años de existencia, que en gran medida está ayudando desde que se creó a los agricultores de la comarca y el trazado de la carretera pasa por la mitad de la finca que ocupa esta estación experimental, es decir, que habrá que quitarla, que una de las ventajas que tenía la agricultura de esta zona, que era esta estación experimental, también la van a suprimir con el trazado de la nueva carretera.

Por otra parte, el Plan General de Transformación en Regadío de la zona del río Guaro establece que la cota máxima de riego será de 140 metros, lo que quiere decir

que todas las tierras por debajo de ese nivel van a tener riego por gravedad, con el consiguiente ahorro de energía eléctrica que puede suponer para la comarca, para los agricultores y en definitiva para todos porque vamos a gastar menos en energía.

Mi Grupo Parlamentario entiende que una zona como la Axarquía de Málaga, con un potencial turístico tremendo (la zona occidental que ya casi ha llegado al máximo de sus posibilidades, aunque últimamente olvidada quizá por las instituciones del Estado y de la Comunidad Autónoma de Andalucía está atravesando un importante bache, con una economía en estos momentos preocupante, y la zona oriental, que todavía no ha alcanzado estas cotas ni mucho menos), al ponerle a dos o tres kilómetros de la costa una autovía, que va a ser una barrera infranqueable, va a ver limitadas enormemente todas sus posibilidades de desarrollo. Nosotros entendemos que la división de los términos municipales va a acabar con una zona agrícola de posibilidades enormes y que además no van a poder desarrollar el potencial turístico de la comarca. Con la nueva autovía, tal y como está elaborado su trazado, se va a producir un estrangulamiento y un aislamiento de los pueblos de esta comarca, y no sólo de los tres que atraviesan la carretera, sino también de los de la cornisa, algo más arriba, como pueden ser los términos de Arenas, Salares, Sayalonga, Cómpeta, etcétera, que viven también de la agricultura, que su salida natural es hacia el mar y que, con esta barrera, se van a quedar también sin esta salida natural.

Quiero recordar a SS.SS. que, tanto los agricultores de la comarca como los ayuntamientos de Vélez-Málaga y Torrox se han opuesto, en el período de exposición pública al trazado de la carretera por el sitio que está previsto en un principio por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes. En Algarrobo, la verdad es que no ha dicho nada el Ayuntamiento puesto que allí el Partido Socialista goza de mayoría absoluta y no se han opuesto a que la carretera vaya por esa zona. De ahí que yo solicite a esta Comisión que inste al Gobierno a que modifique el trazado en principio previsto de esta carretera, ya no sólo por los problemas que pueda ocasionar a la economía de la comarca, sino porque incluso entendemos que el mismo presupuesto de ejecución del proyecto, al final, va a ser mucho más caro por donde está previsto que haciéndolo por encima de los tres pueblos mencionados, y ello por una razón, porque, en principio, el proyecto en sí quizá sea más barato al ser más próximo a la costa, pero no se han tenido en cuenta las expropiaciones de invernaderos, de instalaciones de regadío, de motores, de sondeos y de plantaciones de frutales con más de 20 años casi todas. Eso no se ha tenido en cuenta, y yo puedo decirles que allí el precio actual de una hectárea de terreno está por encima de los 20 millones de pesetas en la mayoría de los casos.

Por ello, pido a la Comisión que voten a favor de esta proposición no de ley y que se inste al Gobierno a que modifique el trazado de este tramo de la carrera Nacional 340 a su paso por la comarca de la Axarquía.

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

El señor **PAGAN SAURA**: Yo quisiera ser un poco más breve que el Diputado que me ha precedido en el debate como ponente de esta proposición no de ley, y empezar diciendo que, para nosotros, como Grupo Parlamentario Socialista, en Málaga lo importante es en sí que se haga esa autovía. ¿Por qué? Porque significa el complemento definitivo de las obras de infraestructura en carretera que se está llevando a cabo y que se han llevado a cabo en la provincia de Málaga. Basta repasar la reciente puesta en marcha de la autovía de Las Pedrizas, de las dos rondas, oeste y este, de circunvalación de Málaga capital o la propia variante de Benalmádena, que en realidad es una nueva autovía desde Fuengirola a Málaga. Asimismo, están en marcha -por hacer el repaso de forma definitiva- las variantes de Estepona y de Marbella y del último tramo de la variante de Benalmádena que une Málaga capital con Fuengirola -repito-, tramo Colina-Azucarera. Está en funcionamiento también desde hace tiempo el oriental desde Málaga hasta Rincón de la Victoria y, por tanto, sólo falta para completar esa «T» invertida que significan las infraestructuras en carreteras de la provincia de Málaga y, principalmente, en la Costa del Sol, el tramo que va -como dice el señor Ortiz- desde Rincón de la Victoria a Nerja como tramo comprendido en la autovía del Mediterráneo, autovía que, lógicamente, después se hará hasta Motril y desde Motril a Almería.

Creo que tenemos fácil tener que vender ahora, al cabo de 10 años de gobierno socialista, lo realizado en nuestra provincia. Después, habrá que ser más solidarios y apoyar proyectos similares de otros grupos, de otros compañeros que lo hagan en provincias que no han tenido ese tratamiento que ha tenido Málaga por la necesidad que tenía, en un momento determinado, al elaborarse el Plan General de Carreteras 1984-1991. Ahora se posibilita que ciudadanos de la Costa del Sol (Marbella, Mijas, Fuengirola, Benalmádena, Torremolinos o del propio Rincón de la Victoria, en la zona oriental) puedan desplazarse por carretera sin un sólo semáforo y por autovía desde esos lugares de origen hasta Granada capital, Sevilla capital, Huelva capital o Cádiz capital, sin peajes, excepto en el tramo comprendido entre Sevilla y Cádiz. Por tanto, estamos deseosos de que esa autovía se termine para completar y cerrar el ciclo de infraestructuras en la provincia de Málaga.

La verdad es que hay un componente político en cuanto al discurrir del tramo Rincón de la Victoria-Nerja, además del componente técnico, y me explico. Hay ayuntamientos en esa zona (Rincón de la Victoria, Vélez-Málaga, Algarrobo, Torrox, Frigiliana, Nerja) todos en mano socialista y con alcaldes socialistas, excepto en uno de ellos. Ese reparto atípico siempre ha sido así, salvo un «baile» habido hace unos meses, en el sentido de que el Alcalde de Torrox, que era socialista, cambió por una moción de censura y, al mismo tiempo, el Alcalde de Vélez-Málaga, que no era socialista, cambió a ser de nuestro color por el mismo motivo. (**Rumores**). Por tanto,

había que tener en cuenta la distribución de esas fuerzas políticas para, de nuevo, escuchar a los equipos de gobierno de dos de los municipios afectados, que puede ser que difieran del tratamiento o del planteamiento y de la decisión política que tomaron los anteriores equipos de gobierno.

Otro dato a tener en cuenta son los anejos, núcleos de población que no están incluidos en la capitalidad municipal, muy numerosos a todo lo largo de la Costa del Sol y de la N-340. Tengo afortunadamente la suerte de haber vivido seis años en La Axarquía y conozco profundamente los problemas de comunicaciones que han tenido los habitantes de Benagalbón, Benajarafe, Almayate Bajo, Almayate Alto, Torre del Mar, Caleta de Vélez, Algarrobo Costa, Lagos, Morche, Conejito, Frigiliana, Nerja, etcétera; creo que lo conozco profundamente, y pienso que ellos querrán -al contrario de lo que propone en señor Ortiz- que ese trazado inicialmente previsto y aún no definido -esto es importante que se tenga en cuenta-, se haga cercano a la costa para estar mejor dotado en las comunicaciones.

Asimismo, habrá que contemplar y valorar en sí el hecho de que técnicamente puede ser mucho más factible realizarlo por abajo, es decir, cercano a la costa, que por arriba, a causa del componente orográfico de la provincia de Málaga y por la problemática -el señor Ortiz lo sabe como yo- de que discurra al norte de esos núcleos de población, a los que él y yo nos hemos referido y que, obviamente, no voy a repetir.

Otro planteamiento es la expropiación de los terrenos. ¿Es más conveniente hacerlo por el norte, por ser más económicos? Sí. Pero también cuenta el importe de la obra, ya que es mucho más costosa por la parte norte, debido a la problemática orográfica citada.

De cualquier forma, pido coherencia en el grupo proponente, porque tengo entendido -y no domino el tema porque no vivo en las provincias de Huelva y Cádiz y, por tanto, no tengo argumentos suficientes, pero conozco la problemática andaluza algo y creo que me puedo referir a ella- que este mismo planteamiento lo defiende de forma contraria cuando se habla de la autovía Huelva-Cádiz, proponiendo que, en la práctica, pase por el propio Coto de Doñana (**Rumores**), es decir, allí sí por el litoral, aquí no por el litoral, esgrimiendo, en definitiva, los mismos argumentos para defender una postura y otra. Por consiguiente, no hay coherencia en esos planteamientos y difieren mucho de los que nosotros aquí estamos defendiendo.

Creemos, en definitiva, que es un planteamiento técnico el que hay actualmente, que flota en este «impasse» de tomar la decisión. Tal como se dice en esta proposición no de ley, el estudio informativo del tramo de la autovía del Mediterráneo Málaga-Nerja, que ya en la práctica es Rincón de la Victoria-Nerja, ha sido sometido a información pública muy recientemente y, tras haberse recibido las correspondientes alegaciones, se encuentra pendiente de la declaración de impacto ambiental, que aún no ha sido definida, y los técnicos del MOPT están esperando a que se haga esa declaración de impacto ambiental para

aprobar la solución que se crea más conveniente. Por tanto, no hay una solución definida en este momento sobre el trazado.

Esta proposición no de ley, además, se refiere a aspectos puramente técnicos. Creemos que la solución tiene que ser elegida precisamente por los responsables del MOPT y que incluso es posible que se ajuste a las intenciones de esta proposición no de ley, en en sentido de que no provoque estrangulamiento a la actividad turística y que no impida el riego de la zona del Guaro.

Por consiguiente, nosotros creemos que hoy, en el día y hora del presente debate, la proposición no de ley debe ser aceptada, puesto que para tener en cuenta y resolver los aspectos a los que aluden en la misma están las distintas fases de las que constan los trabajos técnicos, desde que comienza el estudio de alternativas hasta el inicio de las obras, estudio informativo, información pública, estudios de alegaciones, elección de la solución -que supondría la práctica resolución del problema- y la redacción del proyecto, y a lo largo de ese proceso de participación y de ajuste es donde siempre deben plantearse los aspectos relacionados con las alternativas a elegir.

Por tanto, queremos dar un cheque en blanco a los técnicos que están estudiando el problema y que tienen unos criterios y un fundamento mucho más sólidos que los nuestros, rechazando la proposición no de ley y esperando a esa decisión.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias. (**La señora Martínez Sáiz pide la palabra.**)

Señora Martínez, no hay más intervenciones.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, pido que, en uso del poder que tiene en esta Comisión al ser Presidente, me conceda la palabra para aclararle al Diputado socialista una afirmación que ha vertido sobre la postura del Partido Popular en las provincias de Cádiz y Huelva y en cuanto al trazado de la unión entre Huelva y Cádiz.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene medio minuto, señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor presidente, gracias.

Creo que ha sido gratuita la afirmación porque, aunque entre los habitantes de la ciudad de Sanlúcar de Barrameda y de Huelva hay una reivindicación histórica de esa carretera, en el Partido Popular siempre han pesado más los motivos ecológicos de protección del medio ambiente que las peticiones de los ciudadanos en cuanto a que se unan de la forma más rápida y más corta.

De todas maneras, sería conveniente que los Diputados del Grupo Parlamentario Socialista instaran a su Gobierno a que iniciara más rápidamente la unión por la zona norte. (**El señor García-Arreciado pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: El señor García-Arreciado tiene la palabra, también durante medio minuto.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, como siempre, es difícil hablar del Grupo Popular y del Partido Popular.

El Partido Popular en Huelva defiende, a la fecha y día de hoy, la carretera costera entre Huelva y Cádiz. Eso es así. No sé si compromete al conjunto del Grupo Popular o es una iniciativa foránea o específica de ese Grupo en Huelva. Pero eso es así en Huelva en estos momentos.

El señor **PRESIDENTE**: Dejemos ese debate para sus ámbitos correspondientes y vamos a pasar a votar la proposición no de ley que nos ocupa.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, ocho; en contra, 20; abstenciones, una.

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

- POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE EN EL PLAZO DE SEIS MESES ELABORE UN INFORME SOBRE LAS CONDICIONES DE SEGURIDAD DE LOS INMUEBLES EDIFICADOS CON ANTERIORIDAD A 1991, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE CDS (número de expediente 161/000402).

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la última de las proposiciones no de ley, que figura en el orden del día con el número 9, por la que se insta al Gobierno para que en el plazo de seis meses elabore un informe sobre las condiciones de seguridad de los inmuebles edificados con anterioridad a 1991, planteada por el Grupo Parlamentario de CDS, y para cuya defensa tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Me gustaría ser muy breve porque hoy hemos hablado mucho de edificios.

Entre las joyas que hemos heredado de nuestro patrimonio inmobiliario, los once millones y pico de edificios que tiene este país, una de las cuestiones que se puso de manifiesto cuando antes se debatió una proposición no de ley del Grupo Popular es que no están identificadas las condiciones de seguridad, especialmente en materia de incendios y sísmicas, de los edificios de una determinada época. Esto hace que se nos ocurriera esta proposición a raíz del incendio ocurrido en Móstoles, donde un edificio que tenía además el pomposo título de «Premio Nacional de Arquitectura 1972», estuviera construido con unos materiales inflamables, peligrosísimos y tuviera unas condiciones lamentables para lo que, según la legislación vigente, son las condiciones mínimas que debe requerir un edificio en materia de edificación.

No ha sido fácil llegar a la legislación que tenemos actualmente en materia de incendios, porque la normativa actual de incendios, que es del año 1991, ha tenido un

parto aproximado de nueve años, ya en el año 1982 se aprobó una norma básica de incendios que quedó derogada y en suspenso el mismo día de su entrada en vigor, a la vista de la complejidad de su contenido y aplicación. Se crearon diversas comisiones interministeriales. Una, en concreto, dentro del MOPU en aquellos momentos, que fue estudiando detalladamente las condiciones que debían requerir los edificios.

La verdad es que las ordenanzas municipales tomaron como punto de referencia aquella norma básica, que había quedado en suspenso en julio de 1982, y la mayoría de ayuntamientos de España ha tenido, hasta el año 1991, como normas de edificación y de prevención de incendios aquellas que se estaban revisando porque no eran lo más correctas que se podían estimar. Hasta tal punto llegó la cuestión que, hasta el año 1991, no se aprobaron las normas básicas definitivas en materia de incendios.

En todo lo que se refiere a medidas preventivas de incendios en los edificios, tanto públicos como privados, hemos andado a golpe de grandes sucesos. Recuerdo cuando se incendió el Corona de Aragón, en Zaragoza. Ello provocó que, a partir de entonces, el Ayuntamiento de Zaragoza se proveyera de una de las mejores ordenanzas, a mi juicio, en materia de incendios, porque hizo un estudio rigurosísimo de carácter internacional, con lo cual el Ayuntamiento de Zaragoza cuenta hoy con unas magníficas disposiciones. Lo mismo ocurrió cuando hubo el incendio en los Almacenes Arias o en la discoteca «Alcalá, 20».

Con todo esto, lo que pretendemos única y exclusivamente es que la Dirección General de la Vivienda y de la Arquitectura, que está inserta en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, inicie un programa que permita identificar las condiciones en las que se encuentran los edificios españoles, por supuesto en colaboración con otras administraciones públicas; no puede hacerlo la Dirección General solamente. Ella será la que establezca el marco, y la ejecución dependerá esencialmente de ayuntamientos y comunidades autónomas por sus competencias y por su proximidad al lugar. Mediante ese marco se identificarán todos los edificios que sean anteriores a 1991, año en el que entraron ya las normas básicas y definitivas en materia de prevención de incendios, y con esta ficha individual, esta identidad de cada edificio, las comunidades de propietarios podrían ir adecuándose progresivamente a aquellas normas que les garantizan que están al abrigo de cualquier circunstancia que pueda ocurrir en caso de incendios.

Creemos que sería una labor de identificación y de diagnóstico muy interesante, que nos evitaría tener que seguir observando, como hasta ahora, que 226 personas han muerto en diez años en incendios de edificios, porque todos ellos no reunían condiciones de seguridad. Cuando el accidente es puro accidente no cabe hacer más, pero cuando no hay condiciones de seguridad y cuando se descubre que existen unas normas vigentes, parece que alabadas por todo el mundo, sería conveniente que hubiera un programa de identificación a partir del

cual se fueran adaptando las comunidades de propietarios a esas normas, con o sin ayuda, depende de qué tipo de comunidades fueran, y al menos estuvieran acogidas a esa seguridad que da tener medios suficientes en materia de incendios y que no actuáramos a golpe de sucesos de gran calado como los que he citado anteriormente.

Este es el objetivo de esta proposición no de ley para la que en nombre del CDS requiero el voto favorable de todos los grupos aquí presentes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Qué grupos desean intervenir? (**Pausa.**) El señor Gómez Darmendrail tiene la palabra en representación del Grupo Popular.

El señor **GOMEZ DARMENDRAIL**: Anuncio ya que mi Grupo va a votar favorablemente esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario del CDS. Necesariamente ha de vincularse el debate de esta proposición al flagrante incumplimiento del Gobierno de la presentación de la ley de ordenación de la edificación y la nueva ley de arrendamientos urbanos.

Se hace preciso recordar, una vez más, que la Ley 12/1986, sobre regulación de las atribuciones profesionales de los arquitectos e ingenieros técnicos, establece en su Disposición Final Primera que el Gobierno remitirá, en el plazo de un año, a las Cortes Generales un proyecto de ley de ordenación de la edificación. Han transcurrido seis años y la ley todavía no ha sido presentada; ley que, además del régimen jurídico general de la edificación, ha de regular las actividades, intervenciones, responsabilidades y garantías exigibles a los diferentes agentes que intervienen en el proceso edificatorio. Es en el marco de esta ley donde se deben plantear las medidas para la mejora de la calidad y, por tanto, de la seguridad en los edificios, pero, señor Presidente, el Gobierno nos lleva entreteniéndolo desde 1989, cuando el Ministro de Obras Públicas ya avisaba y decía que estaba elaborando el borrador del anteproyecto de ley.

Asimismo, el Ministro señor Zapatero, en una comparecencia en el Congreso en enero de 1990, explicaba los planes del Gobierno para la actual legislatura y ya incluía una ley de edificación reiteradamente solicitada por todos los grupos. Más adelante, el 7 de mayo de 1990, en una respuesta del Gobierno se seguía señalando que estaba previsto en la actual legislatura la elaboración de un proyecto de ley de ordenación de la edificación. En abril de 1991, en una contestación a este Diputado se decía que se remitiría dicho proyecto a la mayor brevedad posible. En junio de 1991, el señor Borrell en el Senado contestó que esta ley estaría elaborada en el primer cuatrimestre de 1992. También es preciso reseñar que el día 4 de junio de 1991, una moción del Grupo Popular instaba al Gobierno a remitir a las Cortes un proyecto de ley que regulase adecuadamente y protegiese eficazmente los derechos de los consumidores y el control de calidad y seguridad de las edificaciones.

Finalmente, el uno de octubre de 1991, se aprobó en esta misma Comisión un proyecto no de ley que instaba al Gobierno a presentar la ley de edificación en el primer

cuatrimestre de 1992. Estamos en septiembre y no hay nada de nada.

Resulta indudable que la situación de seguridad es hoy mejor gracias a las normas de protección —de algo ha hablado el portavoz del CDS—, tanto de incendios, como de otras que han ido entrando en vigor como, por ejemplo, la norma básica para edificación, condiciones de protección contra incendios (CPI). Pero la situación de nuestro parque de viviendas antiguas, construidas sin dichas normas, que puede calificarse como de deterioro progresivo, pide establecer un cuadro general de actuaciones y responsabilidades que permitan una actuación planificada y con garantías, estableciendo un sistema de diagnóstico y mantenimiento. Para ello será, sin duda, de gran utilidad contar con los datos que el informe que solicita el texto de la proposición pueda aportar.

No nos engañemos, señorías, necesitamos la aprobación de una ley de arrendamientos urbanos más progresiva y moderna que sustituya a la actual que, por cierto es la más arcaica e intervencionista de Europa. Tengo un buen amigo que sostiene la teoría de que las ciudades se destruyen de dos formas: por los bombardeos o por las malas leyes de arrendamientos urbanos. En España sufrimos una de las peores leyes de arrendamientos urbanos que el Gobierno hasta ahora se ha demostrado incapaz de reformar.

Ya el 18 de septiembre de 1986, el Ministro de Justicia, señor Ledesma, señalaba textualmente que durante esta legislatura —se refería a la anterior, por supuesto— el Gobierno se propone remitir a las Cortes Generales un proyecto de ley de arrendamientos urbanos. Los Ministros Sáenz de Cosculluela y Borrell han ido transmitiendo mensajes similares, mes a mes, sin que hasta el momento se haya sustanciado nada concreto al respecto, incumpliendo reiteradamente sus propias promesas.

El objetivo de evitar siniestros como los ocurridos durante este año, con pérdidas económicas importantes, y, lo que es mucho más grave, con pérdida de vidas humanas, merece un esfuerzo especial de las administraciones públicas y la preocupación del Congreso de los Diputados. La solución para mejorar la calidad de las viviendas y de todos los edificios es la de establecer una política de calidad que tenga en cuenta todo proceso constructivo y que considere la vivienda como un producto en sí mismo y no como la suma de diversos productos o materiales. Para ello, es fundamental la aprobación de la ley de la edificación y la ley de arrendamientos urbanos por lo que hay que aprovechar una vez más para reclamarlas y denunciar el incumplimiento continuado del Gobierno incapaz de abordar este problema. En este marco debe interpretarse esta proposición que se limita a solicitar la elaboración de un informe sobre las condiciones de seguridad de los inmuebles edificados con anterioridad a 1991.

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

El señor **OLEA ALVAREZ**: No voy a entrar en disqui-

siciones sobre qué tiene que ver, en las condiciones de seguridad de los edificios contra incendios, la existencia o no de una ley general de la edificación en la cual, en pura lógica, no tendrían cabida las condiciones de protección contra incendios y, mucho menos, en una ley de arrendamientos urbanos que tiene menos que ver todavía. Me voy a ceñir a lo que es el estricto contenido de la proposición no de ley del Grupo Parlamentario del CDS.

En principio -voy a tratar también de ser conciso y breve-, tengo que decir que nuestro Grupo no va a apoyar la proposición no de ley, sin que ello signifique que el Gobierno y el Grupo Socialista sean insensibles a la situación de muchas edificaciones que han sido edificadas de acuerdo con las técnicas y la capacidad que existía en el tiempo en que fueron construidas.

Voy a intentar articular fundamentalmente en dos puntos la razón por la que no apoyamos esta proposición no de ley. El primer lugar, el ponente de la proposición ha hecho una indicación acerca del elevado número de viviendas. Ha hablado de unos once millones. Yo no le voy a contradecir el dato porque no lo tengo, pero creo que son bastantes más, entre otras cosas porque en todos los catastros de urbana no constan numerosísimas edificaciones que, por estar en el campo o por haber sido construidas después de las últimas revisiones habidas, no figuran en él.

Quedándonos en la cifra estimativa que nos ha dado el señor Diputado, la primera cuestión que se me ocurre es que es difícilísimo, más que dudoso, que fuera posible realizar un análisis de seguridad que contuviera un número estadísticamente relevante de unidades, de viviendas o de otros tipos de edificaciones, por una pura cuestión de número. Es imposible que en seis meses se puedan estudiar doce millones de datos o, a «sensu contrario», lo más probable es que el estudio que pudiésemos hacer en esos seis meses nos diese unos resultados que fuesen completamente, como he dicho antes, irrelevantes.

En segundo lugar, tengo que referirme al contenido del estudio. De acuerdo con lo que dice el punto segundo de la proposición no de ley, ¿se trata de conocer el estado real de seguridad de los edificios contra los incendios, o se trata de dictar medidas preventivas y correctoras? Si se trata de lo segundo, con carácter fundamental, también ha dicho que existe la norma básica de edificación CPI-91, aprobada por Real Decreto 279, de 1.º de marzo, lo mismo que ya estaba una anterior norma básica de edificación CPI-81, aprobada por Real Decreto 2.059, de 10 de abril, que fue reformada por un Real Decreto de 25 de junio de 1982.

Además de esto, existen en la normativa española de edificación lo que se llaman normas tecnológicas, que no son como las normas básicas de obligado cumplimiento, sino simplemente indicativas y de ayuda al diseño y pro-

yecto de los edificios, que también tienen suficientes medidas correctoras y protectoras contra los incendios en las edificaciones.

Si de lo que se trata es del punto que he mencionado en un principio, es decir, de conocer el estado real de seguridad aparte de la imposibilidad de tratar todas y cada una de las viviendas existentes, viviendas y edificios en general, es más que dudoso que el procedimiento de muestreo fuera válido, porque en incendios domésticos, es decir, en los incendios que se producen en las viviendas, en la mayoría de los casos las condiciones de seguridad estrictamente del edificio tienen poca incidencia. Si leemos en la prensa las causas de incendios, tenemos el típico brase-ro, el televisor que estalla, el cortocircuito, la mesa camilla, etcétera. Tendríamos que «muestrear» no el estado de la construcción del edificio, sino el estado del mobiliario de sus ocupantes y de sus enseres; además, habría que contar con las costumbres de los ocupantes. Tampoco es extraño leer en los periódicos que un incendio se ha producido porque una persona se ha quedado dormida en la cama con un cigarro encendido. Tendríamos que hacer también un estudio de las costumbres de los ciudadanos, lo cual nos llevaría a una imposibilidad clarísima de realizar un estudio de este tipo.

Incendios de otros tipos, llámese industriales, en edificios de oficinas, hoteles, etcétera, más que de las condiciones de la construcción de los edificios donde se desarrollan esas actividades, dependen de los procesos productivos y del uso de las instalaciones. Por cual, tengo que concluir que también el procedimiento de muestreo y el estudio resultarían irrelevantes en su finalidad.

Resumiendo, señor Presidente, puesto que el estudio, como acabo de manifestar, es irrealizable para que fuera eficaz y en la parte en que sería realizable nos parece completamente ineficaz, el Grupo Socialista no a votar a favor de esta proposición no de ley.

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

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

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

Antes de levantar la sesión, señores Diputados, quiero recordar a los grupos parlamentarios que deben presentar los nombres de los ponentes de la ley del petróleo, que se tramita por el procedimiento de urgencia. Por tanto, agradeceríamos que lo hicieran cuanto antes, aunque ya está comunicado a los distintos grupos.

Se levanta la sesión.

Era la una y veinticinco minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961