



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1993

IV Legislatura

Núm. 604

INDUSTRIA, OBRAS PUBLICAS Y SERVICIOS

PRESIDENTE: DON JOSE FELIX SAENZ LORENZO

Sesión núm. 109

celebrada el martes, 16 de febrero de 1993

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- Por la que se insta al Gobierno a que se acometa dentro del año 1992 la construcción de la denominada «solución B» de la variante de la carretera NC-310, a su paso por la localidad de Argamasilla de Alba (Ciudad Real). Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 267, de 27-2-1992) (número de expediente 161/000344) 18152
- Sobre el transporte ferroviario en Galicia. Presentada por el Grupo Parlamentario IU-IC («B. O. C. G.», Serie D, número 274, de 12-3-1992) (número de expediente 161/000351) 18152
- Por la que se insta al Gobierno a la constitución del Centro Nacional de Defensa del Turista. Presentada por el Grupo Parlamentario del CDS («B. O. C. G.», Serie D, número 326, de 8-9-1992) (número de expediente 161/000409) 18157

- Por la que se insta al Gobierno a la adopción de diversas medidas en relación con la llamada «Operación Paso del Estrecho» para el próximo año. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular («B. O. C. G.», Serie D, número 344, de 23-10-1992) (número de expediente 161/000436) . 18160
- Sobre la construcción del tramo de autopista Málzaga-Urbina. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto («B. O. C. G.», Serie D, número 351, de 13-11-1992) (número de expediente 161/000447) 18163

Se abre la sesión a las doce y diez 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 SE ACOMETA DENTRO DEL AÑO 1992 LA CONSTRUCCION DE LA DENOMINADA «SOLUCION B» DE LA VARIANTE DE LA CARRETERA NC-310, A SU PASO POR LA LOCALIDAD DE ARGAMASILLA DE ALBA (CIUDAD REAL). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000344)**

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, se inicia la reunión de la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios, en cuyo orden del día tenemos cinco proposiciones no de ley.

La primera de ellas es la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que se acometa dentro de año 1992 la construcción de la denominada «solución B» de la variante de la carretera nacional NC-310, a su paso por la localidad de Argamasilla de Alba (Ciudad Real), planteada por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Tiene presentada una enmienda el Grupo Parlamentario Socialista.

Para su defensa, tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NUÑEZ CASAL**: Señor Presidente, según tengo entendido, ya está en marcha la construcción de la variante. Si ello es así, y supongo que el Grupo Socialista me lo podrá confirmar, no habría ningún inconveniente en retirar la proposición. Simplemente siento que por el retraso que ha sufrido no se haya podido ver antes.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martín del Burgo.

El señor **MARTIN DEL BURGO SIMARRO**: A esa demanda de confirmación que nos formula el Grupo proponente he de decirle que, efectivamente, hoy mismo se va a proceder a la apertura de las plicas del concur-

so que va a dar satisfacción a la referida variante de la localidad manchega de Argamasilla de Alba y de Tomelloso. Por tanto, agradeciendo la legitimidad de la iniciativa y la preocupación del Grupo de Izquierda Unida, también queremos poner de manifiesto que la Administración ha cumplido con sus compromisos, y lo verdaderamente importante y motivo de satisfacción para todos es que ambas ciudades, Argamasilla de Alba y Tomelloso, van a contar con una variante con la que se van a evitar peligros, riesgos y se van a facilitar los tráficos rodados.

El señor **PRESIDENTE**: Damos por concluida la tramitación de la primera de las proposiciones no de ley que figuraba en el orden del día.

- **SOBRE EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA (Número de expediente 161/000351)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la proposición no de ley que figura como número dos: proposición no de ley, también del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre el transporte ferroviario en Galicia. También hay presentadas enmiendas del Grupo Parlamentario Popular.

Para su defensa tiene la palabra el señor Núñez.

El señor **NUÑEZ CASAL**: En este caso sí que tenemos que lamentar aun más todavía que en la otra el retraso con el que ha llegado aquí esta proposición no de ley para su debate. De todas formas, no hay mal que por bien no venga y la proposición no de ley se va a debatir en un momento en que en toda Galicia hay una profunda inquietud por la situación actual del ferrocarril.

Entendemos que el Gobierno, en general, lleva una política errónea de primar de una manera notable la carretera sobre el ferrocarril. Además lo lleva con un sentido del desequilibrio regional que adquiere en determinados momentos alta gravedad. Uno de esos momentos es precisamente el que está ocurriendo ahora en Galicia.

El debate y la discusión sobre el abandono ferrovia-

rio de Galicia ha llegado a tal nivel que no solamente se han pronunciado las instituciones, en concreto el Parlamento gallego, sino aquí también, en diversos momentos, la gente ha salido a la calle en manifestación. Hay casos agudos como, por ejemplo, el de Pontevedra, pero, en general, la tónica es para toda Galicia. Renfe no solamente pretende abandonar líneas de pasajeros, sino que también, con una política completamente inexplicable, está abandonando servicios de mercancías potenciando la distribución de las mismas por carretera y convirtiendo tradicionales estaciones de la red ferroviaria gallega en simples apeaderos.

Nosotros entendemos que es fundamental mantener los actuales servicios de viajeros. Si no se hace así, por mucho que se diga que hay una compensación con las autovías, lo cierto es que Galicia seguirá siendo una esquina aislada a la cual es difícil llegar. Creemos también que ese grave error en el tráfico de mercancías por parte de Renfe no tiene ningún tipo de base ni fundamento dentro de los criterios de rentabilidad. Es más, en concreto, hay supuestos en los cuales por el peso y volumen de las mercancías o su peligrosidad está clarísima la prioridad del ferrocarril.

Pensamos también que es necesaria una recuperación de los ramales ferroviarios de enlace con los puertos comerciales y una auténtica política comercial de Renfe que atienda a las necesidades que se derivan directamente de la explotación de la riqueza de la región. Podríamos poner claros ejemplos como la pizarra de Valdeorras, el granito de Porriño, cereales, madera, etcétera.

Después entendemos que hay un problema que se repite constantemente con Galicia y es el de la alta velocidad. En Europa, pero no solamente allí sino también aquí en España, una vez más se ha planteado que Galicia se queda desconectada completamente por la red de trenes de alta velocidad. No hay más remedio que pensar que es necesario que haya una alternativa que incluya a Galicia y la conecte con esa red de alta velocidad.

Hemos planteado también que hay necesidad de que se consigan potenciar las relaciones entre el norte de Portugal y la región gallega. De nada sirve que se planteen órganos burocráticos respecto a ejes atlánticos que no tienen ningún tipo de repercusión en las infraestructuras. Prever elementos de conexión de las distintas ciudades de Galicia y del norte de Portugal única y exclusivamente como una vía de obtener subvenciones por parte de la Comunidad, si no hay infraestructuras que puedan canalizar esas ayudas y subvenciones, al final se convertirá en un verdadero fracaso. Por eso creemos que es necesario conseguir que haya una comunicación ferroviaria correcta desde Ferrol hasta Oporto. La única manera de que eso se pueda hacer es consiguiendo que el Gobierno español se tome en serio lo que supone la mejora y potenciación de esa línea férrea que una Galicia con el norte de Portugal.

Hemos repetido muchas veces cuestiones sobre las que, por su obviedad, es casi inútil volver a insistir, pe-

ro tenemos que volver a formularlas porque siguen pendientes temas como la duplicación de la línea especialmente entre León y Monforte; la modificación de la estructura viaria para conseguir velocidades entre 140 y 160 kilómetros/hora; la construcción del «bypass» en Betanzos e Infesta; la electrificación a medio plazo del conjunto de la red ferroviaria de Galicia con atención inmediata y prioritaria en los tramos Monforte, Lugo, La Coruña-Ferrol y La Coruña-Vigo; y también la recuperación de niveles de plantilla que permitan asegurar el correcto funcionamiento y desarrollo de los ferrocarriles en Galicia.

Una vez que hemos vuelto a reproducir lo que hemos dicho en tantas ocasiones, una vez que insistimos en que el ferrocarril es un elemento clave para evitar el aislamiento de Galicia y una vez que parece ser que hay una voluntad común en determinadas instituciones, esperamos que no haya lenguajes dobles, unos en Galicia y otros en Madrid, que haya coherencia dentro de los grupos que abanderan, en posiciones políticas determinadas, unas reformas sobre cuya ratificación, cuando llega el momento de la verdad, no tenemos por qué dudar, y ratificar supone el compromiso político de aceptar la proposición no de ley e insistir en que el Gobierno acepte esos términos de la proposición no de ley. Por consiguiente y expectantes para obtener frutos de esa coherencia y no dudando de que el esfuerzo del Grupo Socialista en esta ocasión no se va a quedar en meras declaraciones programáticas, sino que con sabiduría va a llegar a lo concreto y a comprometerse en ello, esperamos la votación favorable de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Gómez Vázquez para defender su enmienda.

El señor **GOMEZ VAZQUEZ**: Efectivamente ese mucho tiempo el transcurrido desde que se presentó esta proposición no de ley, casi once meses, y es un tiempo excesivo. Sin embargo, y como reconocía el anterior interviniente, sigue siendo, a nuestro juicio, una proposición no de ley oportuna. En estos momentos hay una gran sensibilidad en Galicia sobre este tema concretamente como lo demuestra la manifestación que ha tenido lugar días pasados en la provincia de Pontevedra, en la que se protestaba de que villas y pueblos tan importantes como Arcade y Pontecesures pasen a ser simples apeaderos.

Fundamentalmente estamos de acuerdo con la exposición de motivos de la proposición no de ley de Izquierda Unida, pues las causas inmediatas que motivan la mala situación del transporte ferroviario en Galicia en estos momentos creo que hay que buscarlas en el fracaso, por lo menos para la región gallega, del PTF. No se cumplen las premisas establecidas en el PTF, quizá debido al alto coste del AVE, que ha desviado fondos hacia esa actuación en perjuicio de otras. No se ejecutan por ejemplo, las obras del túnel del Guadarrama,

que es fundamental para todas las comunicaciones con el Norte, las del túnel de Pajares, fundamental para la Comunidad asturiana y otras muchas fundamentales en ese plan. Es clara, pues, la desorientación en medios y objetivos que en Galicia se traducen en una falta total, o por lo menos muy grande, de electrificación, con más de un 60 por ciento de la red gallega sin electrificar, en una región que, como todo el mundo sabe, es exportadora de energía eléctrica, con pendientes y un trazado difícil que haría óptima la electrificación de toda la red, con unas velocidades medias en torno a 80 kilómetros hora, claramente insuficiente, y con unas velocidades máximas para trenes de velocidad alta, como es el Talgo pendular, en torno a los 105 kilómetros hora, que hablan claramente de las carencias de la red gallega. Estamos ahora pendientes de un nuevo plan de infraestructuras y pensamos que es hora ya de que en este nuevo plan de infraestructuras se introduzcan los elementos que corrijan todas estas deficiencias.

En cuanto al articulado de la proposición no de ley, estamos de acuerdo en los cuatro primeros puntos de la misma y respecto a los otros tres hemos presentado unas enmiendas que después pasará a desarrollar.

Sobre lo que dice el punto número 1, «Mantener los actuales servicios de viajeros,...» hace once meses había unos servicios de viajeros; hoy, once meses después, son otros. Creemos que los actuales servicios de viajeros que debían mantenerse eran los anteriores, no los fijados después de esta última reestructuración.

En el punto número 2, con el que se pretende potenciar el tráfico de mercancías, sí estamos de acuerdo. Hay que establecer una nueva política comercial de Renfe en este tema que debe ser competitiva con otros medios e incluso, en alguno de ellos, más adecuada por ferrocarril.

El punto número 3, «Recuperación de los ramales ferroviarios de enlace con los puertos comerciales», creemos que es fundamental, sobre todo en los puertos de La Coruña y Vigo, los cuales, con la inauguración de la autopista, prácticamente pueden llegar a funcionar para algunos tráficos como una verdadera unidad.

El punto número 4 incide en lo ya expuesto en el número 2.

En cuanto a los puntos 5, 6 y 7, nuestras enmiendas tratan de conseguir un acercamiento a las líneas de alta velocidad. Las tres enmiendas recogen literalmente, salvo algunas correcciones de redacción, lo aprobado por el Parlamento gallego el día 14 de mayo de 1992, por unanimidad de todos los grupos políticos, unanimidad que espero que ahora se logre también.

En la enmienda al punto número 5 pedimos «Establecer contactos con las comunidades noroccidentales (Galicia, Asturias, Cantabria, Castilla y León, La Rioja), y con la región norte de Portugal, tendentes a incluir en el nuevo plan de infraestructuras, el tronco común norte de salida de alta velocidad desde Madrid a través de la Sierra de Guadarrama». Es decir, se trataría de utilizar el corredor del Manzanares en vez del Corredor del Henares, con lo cual la demora en el via-

je hasta Barcelona sería inferior a diez minutos y acercaría la alta velocidad a todo el norte de España.

En esta enmienda al punto número 5 pedimos «Incluir, asimismo, en el mencionado plan de infraestructuras, la dotación de doble vía entre las principales ciudades gallegas y León por Monforte, en velocidad alta para 200 km/hora, donde se aproveche la línea actual y de 300 km/hora para variantes». Esto no hace más que recoger el pasado PTF que ya incluía la doble vía entre León y Monforte, con una pequeña elevación de velocidad de 160-200 km/hora que constituye un poco más de costo, pero hay que tener en cuenta que en estos temas planificamos para bastante más de una década y que el coste compensaría con creces la posterior puesta en servicio de toda esta línea.

En cuanto a la enmienda al punto número 6, mejoramos y concretamos el texto de la proposición no de ley al pedir que se realicen contactos con el Gobierno portugués tendentes a establecer un plan de elevación de velocidad mediante la adecuación entre el trayecto entre Tuy y Oporto, de manera que posibilite la relación Vigo-Oporto en menos de dos horas. Creemos que es mejor establecer contactos entre gobiernos para llegar a un proyecto conjunto y coordinado en esta línea de tanta importancia para la vertebración de Galicia con el norte de Portugal, su región tan próxima en todos los sentidos.

En cuanto al punto número 7, nuestra enmienda también mejora y concreta, a nuestro juicio, la proposición no de ley al pedir: «Incluir en el nuevo plan de infraestructuras, un plan especial de elevación de velocidad, con reducción de tiempos de viaje en la red ferroviaria gallega, así como la mejora de seguridad de la misma, con: a) La supresión de pasos a nivel. b) Construcción de "by-pass" en Betanzos-Infesta, Monforte y Guillarey. c) Construcción de estaciones intermodales de mercancías. d) Electrificación del conjunto de la red. e) Instalación de traviesa bivalente en toda la red, con objeto de permitir una rápida adaptación al ancho internacional».

En este momento no pedimos la alta velocidad para Galicia, ni siquiera la velocidad alta, sino conseguir un mínimo de calidad que garantice la supervivencia de la red ferroviaria gallega. No entramos, como hace este punto de la proposición no de ley, en aumentos o reducciones de plantilla —creemos que es una cuestión interna de Renfe—, pero sí pedimos que se garantice un mínimo de calidad de servicio, y si éste pasa por un aumento de plantilla, o incluso por una reducción, no tenemos nada más que añadir.

Como decía al principio, estas enmiendas han sido aprobadas textualmente en el Parlamento de Galicia por todos los grupos, y espero que esta unanimidad se repita hoy aquí en estos momentos.

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

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

El señor **CASTEDO VILLAR**: Señor Presidente, nos encontramos una vez más ante una muestra de la táctica parlamentaria de Izquierda Unida que retoma una cuestión de alcance nacional general, la compartimentación geográficamente en casi diecisiete, para presentar tantas proposiciones como autonomías, y creo que incluso podemos considerarnos felices porque no siga el proceso de territorialización hacia abajo, con lo cual pudiéramos encontrarnos con que en algún momento Izquierda Unida nos presentara tantas proposiciones no de ley como provincias existen en España.

Creo, además, que la proposición no de ley de Izquierda Unida es inoportuna; está en colaboración por parte del Gobierno el plan de infraestructuras ferroviarias y es inminente, además, su aprobación en Consejo de Ministros y su presentación en esta Cámara, y entonces sería buen momento para discutir estas cuestiones.

De las intervenciones que me han precedido no puedo dejar escapar algunas cuestiones que considero importantes en cuanto a la globalidad del asunto que se plantea. En primer lugar parece deducirse de las palabras del portavoz de Izquierda Unida la aviesa intención del Gobierno por primar la carretera —casi textualmente lo ha dicho—, de donde yo no sacaría otra conclusión más que una posición del Grupo de Izquierda Unida en contra de la construcción de las autovías en Galicia. No entiendo en qué otro sentido se puede interpretar esa declarada aviesa intención del Gobierno de primar las carreteras. Ciertamente no creo que sea esa la intención real del portavoz de Izquierda Unida, pero parecía que se podía desprender de sus palabras, cuando de lo que se trata es, en un planteamiento intermodal, de buscar el medio más eficiente y más eficaz en cada caso.

No quisiera tampoco dejar de referirme a algunos otros aspectos. En primer lugar, el señor Núñez y el portavoz del Partido Popular, señor Gómez Vázquez, han hablado de manifestaciones públicas. Sin restarle valor ni mérito alguno, debe dejarse claro en esta Cámara que se ha producido una única manifestación en la ciudad de Pontevedra hace muy pocos días, y los medios de comunicación más favorables han dado una presencia de entre 500 y 700 personas, insisto, sin querer en absoluto hacer ningún juicio de valor al respecto.

Tampoco debo dejar de referirme a la incoherencia, con todos los respetos, demostrada una vez más por el Grupo Popular cuando habla de una proposición unánimemente votada en el Parlamento de Galicia. En realidad, señorías, señor Presidente, las cosas son de otra manera. En el Parlamento de Galicia el Grupo Mixto presentó hace ya casi un año una proposición no de ley que las enmiendas del Grupo Popular en esa Cámara, que, como SS. SS. saben, es mayoritario, vacían de contenido y producen un *descafeinamiento* total. Como resultado de ese vaciamiento de contenido, se produce una votación unánime que nosotros en ningún caso estamos dispuestos a que se repita aquí. Por tanto, hay un lenguaje doble por parte del Grupo Popular en esta

Cámara con respecto a las posturas mantenidas en esta ocasión en el Parlamento gallego.

Ha habido cierto tipo de afirmaciones por parte de los portavoces que me han precedido que tampoco debo dejar sin comentar. En primer lugar, se referían ambos al abandono de líneas de pasajeros por parte de Renfe, y debe decirse exactamente en qué consiste esto, señorías. En Galicia se ha producido el cierre de diversas líneas, concretamente cinco, correspondientes a las ciudades de La Coruña y Orense; trenes parciales que en algunos casos circulaban sólo algunos días a la semana y cuyo número de viajeros afectados es el siguiente: el tren 2.660 entre la Coruña y Orense, viajeros medios por día, 20; el tren 2.676 entre Orense y La Coruña, viajeros medios por día, 39; el tren 2.640 entre La Coruña y Lugo, viajeros medios por día, 29; el tren 2.641 entre Lugo y La Coruña, viajeros medios por día, 25 y el tren 2.670 entre Orense y La Coruña, viajeros medios por día, 34. Ha habido una reducción en otros casos, pero, para poder efectuar estas supresiones, se han concedido paradas nuevas a otros trenes que cubrirían incluso ese nivel mínimo de usuarios de estos trenes. Esta es la verdad respecto de la tan cacareada supresión de trenes por parte de Renfe en Galicia. Por tanto, no hay en absoluto por parte de Renfe ni del Ministerio de Obras Públicas y Transportes un abandono de líneas de pasajeros en Galicia. Esta es la realidad y no otra.

También se ha mencionado por parte del portavoz popular un posible desvío de fondos que ha imposibilitado la ejecución del PTF hacia el AVE. Señor portavoz, ustedes que hasta hace pocos días han estado criticando la construcción de la línea del AVE entre Madrid y Sevilla, justamente ahora proponen la construcción de cuatro nuevas líneas de alta velocidad española, lo que parece, una vez más, otra muestra de incoherencia.

¿Cuál es, en realidad, la alternativa que nuestro Grupo defiende? Es muy clara. Queremos para la unión de Madrid con las principales ciudades de Galicia y, en sus extremos, con las ciudades de Vigo y La Coruña un transporte ferroviario que sea eficiente y competitivo con cualquier otro medio de transporte, bien sea el coche privado o el autobús; que sea competitivo en precio y, sobre todo, en tiempos. Cuando hablo de competitividad no me refiero a la actual situación de las carreteras, sino al tiempo que se tardará en ir en coche de Madrid a Galicia una vez construidas las autovías. Queremos que exista competitividad en tiempos entre Madrid y Vigo y Madrid y La Coruña, y eso significa que el ferrocarril de pasajeros entre Vigo o La Coruña y Madrid no debe tardar más de seis horas. Ese es el objetivo que nuestro Grupo Parlamentario apoya y creemos que ese es el objetivo que está inscrito en el plan de infraestructuras ferroviarias en su horizonte de terminación.

Como quiere darse la idea de que por parte de Renfe y del Ministerio de Obras Públicas y Transportes no se ha hecho nada en relación a Galicia en este sentido —nada positivo, porque, según los portavoces que me

precedieron, han muchas cosas negativas—, voy a dar una breve relación de estudios y proyectos y su estado, que afectan todos ellos a Galicia, por supuesto. En cuanto a la Dirección General de Planificación Interregional de Grandes Infraestructuras, tenemos los siguientes: estudio de alternativas para los accesos ferroviarios a Galicia, acceso sur entre Medina y Orense, ya finalizado; estudio de alternativas para los accesos ferroviarios a Galicia, acceso norte entre León y Orense, ya finalizado; análisis y revisión del ramal ferroviario Pontevedra-Marín, ya finalizado, y esto afecta a los puntos concretos de la proposición de Izquierda Unida en cuanto a la relación con los puertos; posibles áreas y sectores de influencia del puerto de Vigo y el norte de Portugal, ya finalizado; estudio de alternativas de mejora de trazado en líneas férreas de Galicia, en fase de conclusión; ramal ferroviario Meirama-central térmica, en fase de contratación, y la conexión ferroviaria entre El Ferrol y As Pontes de García Rodríguez, por FEVE, por vía estrecha, también en fase de contratación, con lo cual, de alguna forma, algunos de los puntos, de su proposición no de ley, señor Núñez, están ya en ejecución o en fase de ejecución.

Existen otros elementos que me gustaría hacer constar: estudio de las relaciones ferroviarias del norte y noroeste de España, finalizado; estudio de rentabilidad —y es otro punto al que se refiere la proposición— del desdoblamiento de vía y adecuación de velocidad del tramo León-Monforte de Lemos, finalizado, para una velocidad en torno a los 160 o 180 kilómetros por hora; estudio previo del proyecto de acondicionamiento a 220 kilómetros hora del tramo Venta de Baños-León, cuya terminación está prevista para abril próximo, y un programa de pasos a nivel ya finalizado.

En cuanto a las actuaciones de Renfe, han sido de distinto tipo en infraestructura: estabilización de taludes, mejoras relativas en puentes y túneles; en superestructura, en electrificación y también en instalaciones de seguridad.

Terminó mi intervención, señor Presidente, con lo que creo que es un elemento esencial en las comunicaciones ferroviarias entre Galicia y la meseta, y Madrid en concreto, que es un ambicioso objetivo que nosotros apoyamos y exigimos, pero en cuyo proceso se deben articular y coordinar importantes actuaciones en diferentes tramos de la red peninsular. Por ejemplo, hay dos intervenciones absolutamente precisas para conseguir una mejora real en tiempos y en servicio de Madrid con Galicia: por una parte, la realización de la variante norte de salidas de Madrid, el famoso túnel del Guadarrama, que con sus características de trazado deberá ser apto para velocidades elevadas y permitirá la mejora de las relaciones ferroviarias con todo el norte y noroeste, y, por otra parte, la elevación a 220 kilómetros/hora de los tramos Valladolid, Venta de Baños y León, que debe suponer una espectacular reducción en los tiempos de recorrido y en las relaciones transversales a/y desde Galicia.

Por último, en lo que respecta al transporte de mer-

cancías y a la red comercial a que hace referencia la moción, creemos que la Dirección de Mercancías de Renfe debe perseguir la mejora de la oferta en aquellos segmentos del mercado en los que puede ofertarse un servicio competitivo con la carretera y en los que es posible el establecimiento de unas tarifas y plazos de entrega atractivos. En este sentido, el Grupo Socialista insta a Renfe a proseguir el proceso de reestructuración, con el fin de que a la mayor brevedad posible pueda iniciar el camino de recuperación de mercado en las áreas de mercancías que corresponden a los productos más característicos para el modo ferroviario y también para el transporte de mercancías para Galicia, graneles, contenedores, carbones, cereales, etcétera.

Esta es nuestra posición, señor Presidente, y queda suficientemente razonado por qué la misma es en contra, y por tanto votaremos en contra, de la proposición no de ley de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Núñez, a los solos efectos de manifestar su aceptación o no de las enmiendas del Grupo Popular, tiene la palabra.

El señor **NUÑEZ CASAL**: Señor Presidente, si su acreditada generosidad me permite una simple afirmación, se lo agradecería. Se trata de dejar bien claro que Izquierda Unida está completamente a favor de la construcción de las autovías. Lo digo por la referencia que ha hecho el representante del Grupo Socialista.

En cuanto a las enmiendas del Grupo Popular y teniendo en cuenta la aclaración que se ha realizado respecto a la enmienda al número 7, sobre la cual he querido entender —y creo que he acertado— que no es de nueva redacción sino simplemente de sustitución de los puntos que aquí se han formulado, con lo cual los otros del número 7 quedan vigentes, en ese sentido, acepto dichas enmiendas del Grupo Popular. **(El señor Gómez Vázquez pide la palabra.)**

Tiene la palabra el señor Gómez Vázquez.

El señor **GOMEZ VAZQUEZ**: Señor Presidente, también apelando a su generosidad y muy brevemente para contestar...

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Gómez Vázquez. ¿Está de acuerdo con el planteamiento que hace el señor Núñez de que el número 7 no es de nueva redacción?

El señor **GOMEZ VAZQUEZ**: Estoy plenamente de acuerdo con lo que dice el señor Núñez.

El señor **PRESIDENTE**: Es decir, ¿sería el apartado 7 actual de la proposición, añadiendo este otro? **(Asentimiento.)** Eso no está planteado así aquí, pero lo vamos a aceptar. Sin embargo, en esas condiciones no corresponde un turno ahora.

El señor **GOMEZ VAZQUEZ**: Muy brevemente, señor Presidente, ya que suele ser costumbre, aunque no quiero establecer normas.

El señor **PRESIDENTE**: No, porque entonces tenemos que dar la palabra a todos los portavoces.

El señor **GOMEZ VAZQUEZ**: Tampoco son tantos, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: No, señor Gómez Vázquez, no abrimos un turno.

Vamos a pasar a la votación.

Vamos a votar la proposición no de ley con la inclusión de las tres enmiendas, en los términos que ha señalado el señor Núñez, es decir, en el apartado 7 se incluye el texto tanto de Izquierda Unida como el de la enmienda que propone el Grupo Popular.

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

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

El señor **NUÑEZ CASAL**: ¿Le molestaría el señor Presidente repetir, porque no he oído bien el resultado de la votación?

El señor **PRESIDENTE**: 12 votos a favor y 19 en contra.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA CONSTITUCION DEL CENTRO NACIONAL DE DEFENSA DEL TURISTA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DEL CDS (Número de expediente 161/000409)**

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a pasar a tramitar la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 3, en la que se insta al Gobierno a la constitución del Centro Nacional de Defensa del Turista, planteada por el Grupo Parlamentario del CDS y para cuya defensa tiene la palabra el señor Martínez-Campillo.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: La explicación de esta proposición no de ley, el motivo que nos ha llevado a presentarla, radica en el hecho de que una de las dimensiones más importantes del ciudadano, sin lugar a dudas, es la de su condición de usuario y consumidor. Es una de las condiciones que más atención ha merecido únicamente en todas las leyes, tanto nacionales como europeas y es uno de los ámbitos en que se ha favorecido más la asociación de ciudadanos para la defensa de sus derechos.

Fruto de esta preocupación fue la publicación en España de la Ley General para la Defensa de los Consu-

midores y Usuarios, de 19 de julio de 1984. Esencialmente esta Ley perseguía cinco objetivos. Uno era proteger la salud y seguridad de los ciudadanos en su condición de usuarios y consumidores de productos y servicios. Asimismo, estaba también la protección de sus intereses económicos y sociales, en la misma condición. En tercer lugar, figuraba garantizar el derecho a la información de los ciudadanos, así como garantizar y promover el derecho a la educación y a la formación de los ciudadanos como consumidores y, finalmente, estimular y fomentar todo lo relativo al derecho a representación, consulta y participación de los ciudadanos en todas aquellas materias que, relativas al uso o al consumo, les afectaran. Hay un capítulo interesante e importante en dicha Ley que está dedicado a las situaciones del ciudadano cuando se encuentra en condiciones de especial inferioridad, así como cuando se encuentra en unas situaciones de subordinación o de indefensión.

Entendemos que uno de los tipos de actividad que hace que el ciudadano se encuentre en estas situaciones de inferioridad, subordinación e indefensión es la del ciudadano desplazado, es decir el turista en su consideración amplia, tanto nacional como extranjero, primero, porque se encuentra fuera de su entorno de protección habitual y, en segundo lugar, porque tiene problemas de relación, especialmente a causa del idioma; en tercer lugar, porque ignora o desconoce las leyes, los usos y las costumbres del lugar al que se desplaza. Todo ello tiene un precedente en esta Cámara y concretamente en esta Comisión, donde estudiamos en una ponencia las transacciones inmobiliarias en zonas turísticas, y analizando un problema monográfico y específico comprobamos que una de las cuestiones que llevaba a que se produjeran esos fraudes inmobiliarios que denominábamos genéricamente, sin lugar a dudas, era la situación de indefensión y de falta de información en que se movían los turistas, especialmente cuando realizaban contratos en el extranjero. Algunas medidas ya han sido aplicadas y quizá la más interesante sea la necesidad, la obligatoriedad de realizar contratos-tipo a la hora de alquilar o de comprar inmuebles en el extranjero.

Si el turista se mueve en estas condiciones, y realmente tenemos precedentes en esta Comisión; si —y creo que en esto estamos de acuerdo todos— al sector turístico le damos una importancia vital, creo que hoy mucho mayor (es el sector que llamaríamos del 10 por ciento: constituye el 10 por ciento del producto interior bruto, el 10 por ciento de empleo; dicen que ahora no llega a eso, que está en el ocho o el nueve por ciento del empleo); si todo el mundo, cuando analiza los problemas del sector turístico, dice que es fundamental que España mantenga su capacidad de competitividad en materia turística y sobre todo su liderazgo, y si todo el mundo coincide en que uno de los tres primeros problemas está en la calidad que podemos ofrecer a los turistas; si combinamos todos estos elementos, nos lleva a intentar buscar algún mecanismo, dentro de la

Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios, que proteja al turista y que incida en todas aquellas cuestiones que puedan aumentar la calidad de los servicios que este país ofrece a todo desplazado, sea nacional o extranjero.

Dentro de las medidas que hemos encontrado en la Ley General para la Defensa de los Consumidores y Usuarios de 1984 encontramos, en el artículo 24, un órgano especial y extraordinario que intenta coordinar la acción de todas las administraciones públicas en todas aquellas materias que se refieran a la salud y seguridad, a los intereses económicos, sociales y humanos, a la reparación de daños, a las exigencias de responsabilidades y a la publicación de resultados. En este sentido, solicitamos en nuestra proposición no de ley la creación del Centro Nacional de Defensa del Turista que atienda precisamente a todos estos frentes: salud, seguridad, intereses económicos, sociales y humanos, reparación de daños, exigencia de responsabilidades y publicación de resultados.

Finalizo, señor Presidente, diciendo que este Centro podría tener dos problemas a la hora de ser votado a favor, a nuestro juicio, y nos adelantamos a señalarlos; podría indicarse que hay un problema competencial. Efectivamente, si en alguna materia hay un reparto competencial evidente es en temas como el turismo, donde tienen competencias los ayuntamientos, donde tienen competencias las comunidades autónomas y donde también tiene competencias el Estado, pero este es un mecanismo de la Ley para la Defensa de los Consumidores y Usuarios que está pensado para que se coordine y, por tanto, hay una representación prevista de todas las comunidades autónomas, y en toda la proposición no de ley hay un respeto escrupuloso a las competencias de cada uno. Pretende ser —no sabemos si lo conseguimos— algo más que una simple oficina de reclamaciones, sino que queremos que sea un mecanismo, un instrumento, éste o cualquier otro, un mecanismo que lleve a tener un análisis de la realidad y que promueva propuestas concretas y coherentes a los poderes públicos. Quizás —y hago un paréntesis— uno de los grandes problemas que tenemos en el mundo legislativo es el gran abismo que existe entre lo que se escribe y luego lo que se produce. No sabemos si lo que se produce es exactamente lo que pretendíamos, no sabemos si se llega a producir y no tenemos una evaluación correcta de las medidas que aquí ponemos, blanco sobre negro, pero que luego, a la hora de la práctica, dependen de muchos factores, como son el correcto funcionamiento de las administraciones públicas, el comportamiento de la sociedad, el propio impulso que el Ejecutivo dé a estas medidas, etcétera. Esta Casa está llena de medidas de impulso en favor del turismo, pero probablemente hagan falta organismos, instituciones, mecanismos de coordinación como el que solicitamos que nos trasladen no solamente al Legislativo sino a todo el mundo de la decisión, nos trasladen a los poderes públicos exactamente qué es lo que ocurre exactamente, de qué se quejan, qué es cuando decimos

que hay un problema de calidad, exactamente lo que podríamos variar, cambiar, modificar de cara al turista. Por eso digo que es algo más que una oficina de reclamaciones; sería un instrumento de análisis y de propuestas, sería un instrumento coordinador. No me viene a la cabeza mejor ejemplo que el de la Dirección General de Tráfico. La Dirección General de Tráfico comparte sus competencias con las comunidades autónomas, comparte sus competencias con los ayuntamientos, hay carreteras de ámbito nacional, autonómico, local, de carácter provincial, hay carreteras propiedad del Iryda y, a pesar de todo eso, la virtualidad de la Dirección General de Tráfico no la discute nadie. Y, finalmente, hay un salvaguarda del sector que hoy puede ser el más dinámico de todos, y si el sector agrario está sufriendo una reconversión, si el sector industrial está sufriendo una reconversión, sin lugar a dudas el sector de servicios es nuestra salvación, debe ser nuestro sector más intocable y más protegido hoy por hoy.

Con todas estas premisas y por estos argumentos es por lo que solicitamos el voto favorable de SS. SS., de todos los grupos parlamentarios, entendiendo que estamos proponiendo una medida que puede ser en todo caso bastante positiva.

El señor **PRESIDENTE**: Hay una enmienda presentada por el Grupo Socialista. ¿Otros grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

Tiene la palabra, en primer lugar, el señor Costa, para que defienda la enmienda, en nombre del Grupo Socialista.

El señor **COSTA COSTA**: Ante esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario CDS, el Grupo Socialista se enfrenta a una disyuntiva, ya que compartimos la finalidad de esta proposición no de ley, pero entendemos que contiene un fundamento que no es correcto e incluso diría que es erróneo, en el sentido de que el artículo 24 de la Ley para la Defensa de los Consumidores y Usuarios está hecho para situaciones excepcionales e incluso temporales, no está hecho como una norma de aplicación habitual a conductas que se producen regularmente y en situaciones de normalidad. Por tanto, nuestra posición ante esta proposición no de ley tiene estos dos caracteres y de ahí nuestra enmienda que intenta resolver esta cuestión. Aparte del fundamento erróneo, nos enfrentamos con la situación jurídica de la distribución de competencias en nuestro Estado y que no vamos a enjuiciar, porque entendemos que la que hay es la mejor y, por tanto, tampoco debemos violentar la situación competencial, y tenemos que considerar que las competencias en materia de consumo están residenciadas básicamente en las comunidades autónomas y en los ayuntamientos, que juegan un papel muy importante con las oficinas de atención al consumidor.

Por tanto, teniendo como orientación final la preocupación del CDS para la defensa del consumidor, hemos considerado varios elementos. El primero es la

preocupación que ha tenido por objeto los trabajos de esta misma Comisión en la Ponencia sobre la situación del turismo en España, que hace una referencia específica al tema de la defensa de los consumidores, yendo más allá de esta propia defensa y considerándola como un elemento de calidad o de mejora de la calidad para el conjunto del sector turístico. El segundo elemento es la preocupación del propio Gobierno, a través precisamente de un instrumento que desarrolla las resoluciones de la Ponencia sobre el turismo en España, es decir, el Plan Futures, en donde también se consideran sistemas de información, sistemas de mejora de la calidad y el plan de excelencia turística que tiene como objetivo final el mejorar el conjunto de servicios que se ofrecen en los municipios eminentemente turísticos.

A partir de ahí hacemos esta propuesta de sustitución a la proposición no de ley del CDS. Esta propuesta de resolución tiene como base dos líneas. La primera sería la protección del consumidor-turista mediante la mejora de la normativa aplicable y la coordinación administrativa. Entendemos que el consumidor actual demanda un alto grado de confianza en la calidad del producto y en su propia seguridad personal, y ello reviste la importancia a la que ha hecho referencia el portavoz del CDS al desenvolverse este consumidor en un entorno menos conocido y donde se enfrenta, por tanto, a mayores costes de información en la defensa de sus derechos. La segunda sería la mejora de los sistemas de información de los consumidores turísticos. Es evidente que todo ello está recogido en el Plan Futures, en el plan marco de competitividad del turismo español, que está basado, a su vez, en la resolución sobre turismo aprobada por el Pleno del Parlamento. En estas dos líneas proponemos, en primer lugar, la mejora de la normativa que garantiza los derechos de los consumidores y la coordinación de la actividad de las administraciones públicas con competencias en la defensa de los derechos de los consumidores y usuarios y, especialmente, de las comunidades autónomas y de los ayuntamientos. En este sentido, se pretende reforzar la coordinación con los departamentos ministeriales de la Administración del Estado con competencia en la defensa de los consumidores a través de la Comisión Interministerial de Turismo, así como la cooperación de las administraciones públicas cuya actividad tiene incidencia en la protección de los derechos a los turistas especialmente colaborando con el diseño y el desarrollo de la normativa específica a través de las conferencias sectoriales con las comunidades autónomas.

La protección del turista, tanto desde la perspectiva de la calidad del servicio que recibe como de la necesaria información que requiere, se está convirtiendo en un instrumento primordial para la consolidación del turismo y la repetición de los clientes en diferentes destinos. Existe ya un conjunto de iniciativas, dirigidas a mejorar la calidad de las empresas turísticas, así como a la conservación de la excelencia turística en los destinos o municipios más importantes turísticamen-

te. Esto implica, evidentemente, ayudas económicas para aquellas iniciativas, empresariales o municipales, que pretenden mejorar la atención y el servicio a los clientes, y la mejora del entorno medioambiental y urbano. Estas ayudas económicas están contempladas, como ya he dicho antes, en el Plan Futures.

En segundo lugar, la protección de los derechos del consumidor turista también se obtiene a través de la mejora de los sistemas de información que se ponen a su disposición, como he dicho ya anteriormente. La posibilidad de acceder a una información clara y veraz sobre los servicios que se ofertan, sus condiciones, calidad y requisitos de utilización, muy especialmente en el ámbito turístico, para poder obtener la orientación necesaria sobre cómo y ante quién defender los derechos que le asisten, constituye un elemento básico de cualquier sistema o política adecuada a la protección de los consumidores que las administraciones públicas, entendemos, deben atender. Es por ello por lo que ya está en funcionamiento un servicio de información, realizado a través de la Secretaría General de Turismo, del Instituto de Turismo de España, con distintas comunidades autónomas que han firmado un convenio para este fin, que está ofreciendo ya una información turística, en estos momentos todavía básica, al conjunto de los consumidores turísticos españoles, que supone ya el inicio de esta política que nosotros entendemos que se debe complementar.

Creo que en estas dos líneas de actuación se mejoraría sensiblemente el marco de protección del turista como consumidor en nuestro país. Es evidente, como he dicho antes, que para que ello sea realmente eficaz se necesita de la cooperación de las diferentes administraciones públicas con competencia sobre consumo en nuestro país. Ello es lo que pretende lograr nuestra enmienda de sustitución, que entiende que existe ya una voluntad mostrada del Ejecutivo de iniciar sus trabajos en este sentido, compartiendo la preocupación inicial del Grupo Parlamentario del Centro Democrático y Social, cuya finalidad no era otra que la de proteger efectivamente a los consumidores.

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

El señor **VILLAFRANCA BOSCH**: Señor Presidente, voy a intervenir únicamente para fijar nuestra posición con relación a la enmienda de sustitución que nos ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista. A nuestro entender, resulta casi carente de contenido, pero entendemos que, obviamente, debe ser así, con una cierta discreción, para respetar competencias de las comunidades autónomas y ayuntamientos. En todo caso, es un toque de atención y de sensibilidad hacia un sector tan decisivo de nuestra economía, que tenemos la obligación de cuidar. Por consiguiente, nuestro Grupo va a votar afirmativamente esta enmienda de sustitución que nos presenta el Grupo Socialista.

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

El señor **MUR BERNAD**: Señor Presidente, intervengo para fijar la posición con respecto a la proposición no de ley presentada por el Grupo del CDS, sobre la creación de un centro nacional de defensa del turista. A nosotros nos parece oportuna la presentación de esta proposición no de ley por la importancia que económicamente tiene el sector turístico, y más en un momento de crisis generalizada y de fuerte competencia de otros países, lo que hace que tengamos que tomar medidas con el fin de preservar un sector tan importante para la economía española. Nosotros vemos difícil apoyar esta proposición no de ley tal y como está planteada, porque las competencias que ya tienen asumidas las comunidades autónomas, y también los ayuntamientos en cuanto hace referencia a los consumidores, hace imposible o muy difícil que un único centro comprenda todo el ámbito del territorio del Estado. Sin embargo, estamos de acuerdo con el fondo que se plantea en esta proposición no de ley, en la necesidad de tomar medidas por las distintas administraciones, que garanticen al usuario, al turista, que es en definitiva un consumidor muy especial, una prestación de servicios de calidad, sobre todo, acorde con las ofertas que hacen los distintos operadores turísticos. De ahí que la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, si es aceptada por el proponente, pueda servir a ese fin de llamar la atención sobre la degradación que en ocasiones se produce en la prestación de servicios turísticos, con un evidente perjuicio para todo el sector afectado.

Creo que no podemos perder imagen, hay que mantener y cuidar la calidad de la prestación de los servicios para ser competitivos en un mercado cada día, evidentemente, más difícil. De ahí que, aunque la enmienda de alguna manera devalúa lo que sería la proposición no de ley original, creemos que la finalidad de llamar la atención, como aquí ya se ha puesto de manifiesto, es loable y, por tanto, apoyaremos dicha iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: El señor Martínez-Campillo tiene la palabra para fijar su posición respecto a la aceptación o no de la enmienda del Grupo Socialista.

El señor **MARTINEZ-CAMPILLO GARCIA**: Señor Presidente, en la medida en que sólo se enmienda lo que merece atención o interés y puesto que la divergencia es en los medios pero no en los objetivos finales, aceptamos estas dos líneas de actuación que se proponen en la enmienda de sustitución y consideramos que debe ser sometida a votación.

El señor **PRESIDENTE**: Por tanto, vamos a someter a votación la proposición no de ley, en los términos que

plantea la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista.

Efectuada la votación, fue aprobada por unanimidad.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada.

— POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA ADOPCION DE DIVERSAS MEDIDAS EN RELACION CON LA LLAMADA «OPERACION PASO DEL ESTRECHO» PARA EL PROXIMO AÑO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO (Número de expediente 161/000436)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir la siguiente proposición no de ley, por la que se insta al Gobierno a la adopción de diversas medidas en relación con la llamada «Operación Paso del Estrecho» para el próximo año, planteada por el Grupo Parlamentario Popular, para cuya defensa tiene la palabra la señora Martínez Saiz.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, esta proposición no de ley sobre medidas necesarias para evitar los problemas que se originan cada año con ocasión de la conocida «Operación paso del Estrecho» tiene su fundamento en que, como todos sabemos, España, como frontera sur de Europa, es paso obligado y necesario, por tanto, para muchos norteafricanos, especialmente magrebíes, que desde los distintos países europeos se desplazan a sus lugares de origen. La mayoría de estos desplazamientos se produce en los meses de verano y tiene un paso común, que es el puerto de Algeciras, zona en la que se producen todos los años circunstancias y problemas que, por ejemplo, el año pasado, para nosotros, fueron muy graves.

Recordamos todavía esos sucesos que se produjeron el verano pasado, como decía antes, cuando miles de personas y vehículos colapsaron toda la zona, dando lugar a escenas que sirvieron para poner de manifiesto las diferencias entre la España que disfrutaba de magníficas instalaciones, por ejemplo, en Sevilla o en Cataluña, y la España real, en donde no se podía hacer frente a las situaciones creadas por unas circunstancias extraordinarias. Así, también se puso de manifiesto la falta de colaboración inmediata con el resto de los países de Europa, de donde proceden los magrebíes que pasan por el Estrecho todos los años.

Quizá en 1992 se dieron algunas circunstancias excepcionales que pudieron coadyuvar a la extraordinaria concentración entonces producida. Pero, en cualquier caso, el hecho cierto y previsible es que el puerto de Algeciras es paso obligado para 160.000 vehículos y para más de 700.000 personas, lo que hace necesario que las distintas administraciones públicas arbitren medidas para evitar situaciones como las ocurridas el año pasado, sobre todo.

A nuestro juicio, esto se puede conseguir si se adopten tres tipos de medidas. Por una parte, las que se refieren a la mejora de las infraestructuras viarias en la zona del Campo de Gibraltar; por otra, aquellas medidas que se relacionan con la protección civil, sanitaria y policial; y el tercer grupo de medidas lo forman tanto aquellas que deben impulsar la colaboración entre la Administración central, la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento de Algeciras, como las referidas a la necesaria compensación económica que debe recibir este Ayuntamiento para sufragar los costes añadidos que para esta ciudad supone constituir paso obligado entre Europa y África.

En el primer bloque de medidas, desde la proposición instamos, en primer lugar, a iniciar los estudios y proyectos para la conversión en vía de gran capacidad del tramo N-340 entre San Fernando y Algeciras. Para que esto fuera posible, dado que se alargaba el trámite de esta proposición no de ley, el Grupo Popular presentó una enmienda en los Presupuestos Generales del Estado, que fue rechazada por los votos de la mayoría. También, señorías, sería necesario dotar a esta vía de gran capacidad de las imprescindibles zonas de descanso, ya que el año pasado se puso de manifiesto la falta de las mismas y hubo que improvisarlas. Después de los meses que han transcurrido muchas de esas zonas que se utilizaron para el descanso todavía no han sido repuestas a su situación anterior, desde el punto de vista de limpieza y acondicionamiento.

En segundo lugar, habría que acelerar las obras de ejecución de la autovía Algeciras-Málaga y contratar, como pedíamos en 1992, los tramos que todavía hoy no están adjudicados, porque sucede que de los 154 kilómetros de la autovía Málaga-Algeciras, más de un tercio están aún por terminar y, de ellos, 37 todavía están sin adjudicar. Los últimos datos ofrecidos por el Ministerio, a través de la Secretaría General para las Infraestructuras, nos hacen dudar hoy de la terminación inmediata de esta autovía, pues existen dos tramos todavía en estudio, como son el tramo Guadiaro-Estepona y otra a la altura de San Pedro de Alcántara, además del tramo entre Guadiaro y San Roque, todavía sin adjudicar, cuya terminación se prevé para 1995.

Por todo ello, solicitar que se ponga fin a tanto retraso parece lógico. Para ello el Grupo Popular también presentó una enmienda a los Presupuestos, que fue rechazada.

En tercer lugar, la proposición solicita la consideración prioritaria en los próximos planes del tramo de la Nacional 340 entre Málaga y Adra, en Almería, para contemplar así, cuanto antes, la conexión de Algeciras con Europa por el eje Mediterráneo.

En cuanto al segundo bloque de medidas, en primer lugar, creemos que se deben establecer planes específicos para la protección civil en el Puerto de Algeciras, así como para dotarlo de servicios asistenciales adecuados. En segundo lugar, pedimos que se garantice la adecuada presencia policial en el mismo. Es evidente que ambos factores son necesarios y complementarios y en

la última «Operación Estrecho» se puso de manifiesto una grave falta de previsión inicial. Justamente por la excepcionalidad de esta situación, se hace preciso reclamar planes específicos de Protección Civil adecuados a las circunstancias.

La acumulación de varios cientos de miles de personas, durante varios días, en las condiciones climatológicas de los meses de julio y agosto gaditano requieren medidas especiales de carácter asistencial y de evacuación. Complementaria de estas medidas, sin duda, es la presencia policial. Una situación como la descrita no sólo resulta un elevado riesgo potencial para el orden público de la zona, sino que, además, supone la casi garantía de la presencia de mafias, al socaire de la necesidad de dichas personas. A estos efectos, hemos de tener en cuenta que los planes que reclamamos se refieren específicamente a los días punta en los que la previsión resulta más fácil. Naturalmente, Algeciras, por su situación geográfica, requiere una atención permanente, pero los momentos críticos en que los problemas se agudizan son perfectamente previsibles y neutralizables.

Señorías, en los puntos séptimo y octavo nos referimos a la colaboración necesaria de las distintas administraciones, ya que en esa época es imprescindible que desde la Junta de Andalucía se intensifique la asistencia sanitaria en los centros sanitarios existentes en la zona; todo lo contrario de lo que viene sucediendo todos los veranos, ya que se reducen ostensiblemente las dotaciones humanas de las plantillas, debido a las vacaciones estivales, quedando en algunos servicios sanitarios reducidos a la mínima expresión. Todos los servicios sanitarios deben estar en esas épocas correctamente dotados para hacer frente a cualquier contingencia, como las que sucedieron el verano pasado.

En el punto octavo pedimos estudiar fórmulas de compensación económica al Ayuntamiento de Algeciras, mediante la creación de un régimen económico especial para la ciudad que sufrague los costes añadidos que para la misma supone construir un paso ligado entre Europa y África.

Ha pasado suficiente tiempo desde que se produjeron estos hechos y desde la comparecencia del Ministro y de la Directora General de Protección Civil en la Comisión de Interior en esta Cámara en la que se nos aseguraba —nosotros lo poníamos en duda— que se iban hacer frente a esos pagos complementarios que había tenido el Ayuntamiento de Algeciras, y se nos echaba en cara nuestra falta de credibilidad en cuanto a los compromisos del Gobierno. La realidad es que, a la fecha de hoy, señorías, el Ayuntamiento de Algeciras todavía no ha recibido ninguna compensación económica, ni las que se comprometieron aquí, ni a las que el propio Ministro del Interior se comprometió con los responsables del Ayuntamiento de Algeciras, en octubre de este año, cuando les dijo que no se preocuparan que el Gobierno iba a hacer frente a todos aquellos gastos que había tenido el Ayuntamiento de Algeciras para sustituir la falta de presencia policial, o el

avituallamiento de víveres que tuvo que hacer en unas cantidades que no tenía previstas en sus presupuestos. Como decía antes, es la fecha de hoy y el Ayuntamiento todavía no ha recibido ni una compensación económica. Esto no puede estar sujeto a la intención de un Ministro o de una Directora General de Protección Civil, sino que tiene que contemplarse de tal forma que, de manera inmediata, una vez que están justificados los gastos que ha tenido el Ayuntamiento de Algeciras, se hagan efectivos por parte del Gobierno.

Esperamos el apoyo de los grupos de esta Cámara, porque creemos que lo contemplado en esta proposición no de ley es de justicia para la zona del Campo de Gibraltar.

El señor **PRESIDENTE**: Supongo que en el punto 2 tendrá que sustituir S. S. el año 1992 por el año 1993.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Sí, señor Presidente, pero da la casualidad de que esta Diputada no tiene la culpa de que se vea con tanto retraso esta proposición.

El señor **PRESIDENTE**: Se ve con un retraso razonable, dado el nivel de asuntos que tenemos pendientes. ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

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

El señor **SANTOS JURADO**: Es obvio que la «Operación Paso de Estrecho», que se realiza cada año para coordinar el tráfico de magrebíes por nuestro país, requiere un importante esfuerzo de coordinación.

La proposición no de ley que estudiamos hoy, que ha leído la señora Martínez, está argumentada en base a unas circunstancias excepcionales que se produjeron el año pasado y hay que aclarar que fue suficientemente debatida en su momento en la Comisión de Justicia. Debo recordar que fue ocasionada por dos bloqueos, tanto en el punto de salida, como en el punto de llegada, por una huelga de camioneros franceses en la frontera con Francia, y por una huelga de las navieras en el Puerto de Algeciras. De ahí la circunstancia excepcional que originó los problemas ya conocidos. Pero no voy a extenderme dado que fue, como digo, motivo de un intenso debate en Comisión en su momento.

Tras analizar detenidamente la proposición del Grupo Popular, voy a explicar las razones de la no aceptación por parte de mi Grupo. Como ha dicho la señora Martínez, se proponen una serie de medidas relacionadas con las infraestructuras que voy a analizar brevemente. En primer lugar, el desdoblamiento del tramo de la Nacional 340 entre San Fernando y Algeciras. La señora Martínez debería saber que la Junta de Andalucía tiene incluido en su planeamiento de carreteras la duplicación de la carretera comarcal 440 entre Jerez y Los Barrios. No sólo está planificada, sino que, además, tiene ya consignación presupuestaria de uno de sus tramos para iniciar su ejecución en el presente año.

¿Por qué digo esto? Porque la señora Martínez sabe que se trata de un itinerario alternativo, en su mayor parte, al desdoblamiento que ella propone, entre Chiclana y Algeciras. Por tanto, resultaría un despilfarro económico acometer las dos a la vez, sobre todo, si tenemos presente que el único tramo con una intensidad de tráfico a considerar es el de Chiclana a Conil, que va a ser tenido en cuenta por el Grupo Socialista a la hora de discutir el plan director de infraestructuras.

Por otra parte, una obra que va a incidir de forma importante en este tema, y que usted no menciona en su proposición, es el acceso norte al Puerto de Algeciras, que tiene prevista su licitación en este año. Queremos que quede desbloqueada la tramitación que tiene que llevar a cabo, en cuanto a la cesión de terrenos, el propio Ayuntamiento de Algeciras. También se va a proceder a la supresión de curvas entre Vejer y Tarifa y distintas modificaciones de trazado en todo el tramo entre San Fernando y Algeciras.

En lo referente a la autovía Algeciras-Málaga, la señora Martínez debería saber que el tramo Guadiario-San Roque se licitó en diciembre pasado y que el de Guadiario-Estepona está previsto hacerlo en este año. Se ha redactado también el estudio informativo correspondiente al de Motril-Agra, y en el Plan de Desarrollo Regional, presentado por el Gobierno ante las Comunidades Europeas, se incluye la autovía entre Rincón de la Victoria (Málaga) y Motril. En definitiva, señor Presidente, las infraestructuras que se proponen o están en marcha o están previstas ya a corto plazo.

En cuanto a las áreas de descanso, la Dirección General de Carreteras ha ordenado que en todas las autovías previstas se estudie y localice la ubicación de áreas de este tipo que sean funcionales, al margen de las que ya existen actualmente.

En relación con los dispositivos asistenciales, siempre han sido previstos en los últimos años. Por ejemplo, en la operación del año pasado, que tuvo un carácter excepcional, participaron 16 médicos, 20 ATS, 25 asistentes sociales y 35 intérpretes, en turnos durante las 24 horas. También intervienen módulos de servicios de Cruz Roja y, en caso necesario, en un segundo nivel, los hospitales del servicio andaluz de salud (SAS) y de la propia Cruz Roja. Por tanto, la asistencia sanitaria ha estado y seguirá estando suficientemente garantizada.

En cuanto a la compensación económica a los ayuntamientos, a la que hace usted referencia, no sólo al de Algeciras. En ocasiones, como el año pasado, realizan gastos también otros ayuntamientos de la zona. Estos ayuntamientos reciben la correspondiente compensación, una vez que se realiza el balance en la reunión de todas las instituciones que toman parte en la coordinación de la operación, sobre víveres, situaciones y gastos excepcionales. No pueden recibir compensaciones, sobre actuaciones que son competencia propia de la institución. Si la policía municipal dirige el tráfico en el interior de la ciudad, es su competencia, por tanto, no necesita ninguna compensación. Lo mismo que la Guar-

dia Civil o la Policía Nacional, cada cual realiza su labor.

Señora Martínez, hemos hablado de infraestructura, de asistencia sanitaria, sin duda necesarias para la buena marcha de esta operación y para otras muchísimas cosas.

Yo creo que hemos demostrado una atención especial de estos temas. Pero, realmente, en la actualidad el problema no está ahí. En la «Operación Paso del Estrecho» se da la paradoja de que, precisamente por la impresionante labor de modernización de infraestructuras que ha realizado el Gobierno socialista en estos años, los ciudadanos magrebíes tardan ahora mucho menos tiempo en atravesar el país. Antes lo hacían en dos y hasta en tres días, y ahora lo realizan sólo en un día, porque las vías de comunicación son mucho más rápidas. Eso conlleva que la aglomeración realmente se produzca en el punto de destino, es decir, en el Puerto de Algeciras. Ahí es donde está el problema actualmente, señora Martínez.

Como su Grupo tampoco aporta soluciones al problema, nosotros les vamos a adelantar los trabajos que se están estudiando para llevar a cabo este año. Por ejemplo —y eso no se especifica en su proposición—, lograr una mayor optimización de la distribución de viajeros en los trayectos a Ceuta y Tánger, potenciando la diversificación del tráfico en distintos puertos, como son los de Almería, Cádiz, Málaga, y ahora se empiezan a adecuar los de Tarifa y La Línea. Por otra parte, realizar campañas eficaces informativas dirigidas a los ciudadanos magrebíes en sus puntos de origen, incluso en sus centros de trabajo, con el fin de que opten voluntariamente —evidentemente, no puede ser de otra manera— por una salida menos concentrada en los dos primeros días de vacaciones, que es cuando se suele producir la salida masiva.

Por tanto, las medidas que se proponen o están en marcha, repito, o están previstas. Otras soluciones efectivas, como las que acabo de describir, actualmente no han sido ni siquiera tenida en cuenta por el Grupo Popular, aunque el Gobierno socialista ya está trabajando en ellas.

Por todo ello, aunque agradecemos con sinceridad la preocupación del Grupo Popular por el tema, consideramos totalmente innecesario la aprobación de esta proposición no de ley.

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

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— **SOBRE LA CONSTRUCCION DEL TRAMO DE AUTOPISTA MALZAGA-URBINA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000447)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, finalmente, a tramitar la proposición no de ley que figura en el orden del día como número 5, sobre la construcción del tramo de autopista Málzaga-Urbina, cuyo autor es el Grupo Parlamentario Mixto. Para su defensa, tiene la palabra la señora Larrañaga.

La señora **LARRAÑAGA GALDOS**: La proposición no de ley que se presenta tiene su origen en el mes de septiembre. Concretamente, encuentra su razón de ser en el proceso de discusión del Plan de carreteras del Gobierno vasco, en la medida en que en ese proceso se anunciaba que en dicho Plan se sustituía el desdoblamiento de la carretera Nacional-I por el denominado corredor del Deva, como eje de conexión de Europa. Es decir, no se afrontaba ese desdoblamiento y, sin embargo, se daba prioridad a la construcción del tramo Málzaga-Urbina. Indudablemente, se realizaba uno a costa del otro. Eusko Alkartasuna y Euskal Ezkerra no aceptaron tal proposición y en ese contexto expresaron su preocupación en todas las instancias, tanto las autonómicas como, en este caso, la estatal.

En primer lugar, nosotros consideramos que el tramo de la autopista Burgos-Armiñón, Málzaga-Urbina, debía haber sido ya construido y que ese tramo, que es el que falta, debe ser asumido por la empresa que en su momento fue adjudicataria de la denominada Autopista del Norte. Haciendo un poco de historia tenemos que remontarnos al año 1973, cuando el Ministerio de Obras Públicas hizo público el concurso, cuando hablaba de la Autopista del Norte abarcaba todo el tramo y, además, decía que ese itinerario debía ser construido en el plazo de diez años. En el año 1982, y por un decreto, se suspendió temporalmente —hasta el 31 de diciembre de 1983— el tramo Armiñón-Urbina, Urbina-Málzaga. En teoría, puesto que ese decreto simplemente suspendía temporalmente la construcción de ese tramo de la autopista, en el año 1984 debía haberse iniciado la construcción de ese tramo, que, en concreto, correspondía a Eurovías, adjudicataria de la Autopista del Norte. Estamos en el año 1993 y ese tramo sigue sin ser construido.

Por tanto, Eusko Alkartasuna y Euskal Ezkerra ven que, por parte del Ministerio de Obras Públicas, de la Administración central, ha habido una dejación de su responsabilidad como concesionaria de que esa autopista fuera construida en su totalidad.

En segundo lugar, había otra cuestión que nos preocupaba y que nos sigue preocupando muchísimo y es que la construcción de ese tramo, puesto que en el año 1992 todavía no había sido realizada, fuera efectuada con capital mixto de la Administración pública y las empresas privadas, y que en contraprestación a esa ejecución las empresas privadas conseguían la concesión de la carretera hasta el año 2014 y la prórroga de la concesión de la autopista Bilbao-Behobia. La autopista Bilbao-Behobia, que indudablemente es de peaje, en el año 2003 debía convertirse en gratuita para el usuario. Pues bien, lo que se pretendía es que, en contrapresta-

ción a la ejecución de esa carretera, ese peaje no fuera liberalizado.

Euskal Ezkerra no puede asumir ese planteamiento porque no puede aceptar que, de un lado, el Estado se desentienda de la obligación que tiene de construir una autopista, tal y como se señaló en el pliego de condiciones, y, por otra parte, que recaiga sobre el ciudadano usuario de las autopistas la construcción de la misma. Los ciudadanos vascos, que habitualmente utilizamos la autopista de Bilbao-Behobia, que, sin lugar a dudas, es una de las de mayor tráfico y más caras, ya hemos pagado suficientemente su construcción; está amortizada y tiene beneficios. Luego, no estamos dispuestos a asumir que ese peaje no vaya a ser liberalizado.

Este y no otro es el objeto de esta proposición. En definitiva, lo que queremos es, en primer lugar, que la Administración del Estado se responsabilice de la ejecución de ese tramo. En segundo lugar, que, si no se responsabiliza directamente, cuando menos, haya una delegación de competencias en la Administración autonómica. Cuando se habla de delegación, indudablemente, también se habla de la transferencia de los fondos oportunos y pertinentes. En tercer lugar, que en todo caso la Administración central y el Ministerio de Obras Públicas se comprometan a no prorrogar el peaje de la A-8 a partir del año 2013. Este es el objeto de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que lo que pretende S. S. es que no se prorrogue el peaje, no que se libere. (Asentimiento.)

¿Grupos que desean intervenir?

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

El señor **MERINO SANTAMARIA**: Señor Presidente, señorías, intervengo para fijar la posición del Grupo Parlamentario Popular en la proposición no de ley objeto de este debate.

En primer lugar, he de decir que quizá hubiese sido posible hace diez años tratar de exigir a la empresa Eurovías el cumplimiento de la obligación de financiar y construir el tramo de la autopista Málzaga-Urbina. Hoy entendemos que esto ya no es posible.

A este respecto, quiero decir que el Grupo Parlamentario Popular está a favor de que se hagan las dos vías, tanto el desdoblamiento de la Nacional-I, como la de Málzaga-Urbina, ya que las dos hay que hacerlas y las dos son complementarias en cuanto a su función. El problema está en saber si se pueden acometer las dos a la vez y si hay financiación para ello. Pero hay que hacerlas, ya que es importante para el Deba alto y bajo y, asimismo, es un eje Norte-Sur que permite ir de San Sebastián a Vitoria y unir París con Madrid con un trazado mucho mejor y, por si fuera poco, vertebrado a nivel viario el País Vasco.

Lo que hay que hacer es buscar la forma que permita construir la autopista Málzaga-Urbina para antes de

1998 y, al mismo tiempo, hacer el desdoblamiento de la Nacional-I, aunque entendemos que éste pudiera sufrir algún retraso. Todo ello con peros. La primera condición sería la no prórroga de la concesión de la de Bilbao-Behobia, la A-8. En eso estamos totalmente de acuerdo con la propuesta, ya que entendemos que ha cumplido su fin y pensamos que en el año 2003 los ciudadanos de este país y de todo el mundo tienen derecho a utilizarla sin prórrogas de peaje. La segunda condición que ponemos es que la autopista Málzaga-Urbina se pueda utilizar sin peajes mientras no esté desdoblada la Nacional-I. Lo que queremos es que el eje Norte-Sur exista sin peaje y no nos importa que la autopista Málzaga-Urbina tenga peaje, siempre y cuando la Nacional-I esté desdoblada. Lo que no queremos es que la de Málzaga-Urbina se inaugure en 1998 con peaje sin que esté desdoblada la Nacional I.

Finalmente, pedimos la votación separada de los dos puntos que plantea el Grupo Mixto, en este caso Eusko Alkartasuna y Euskal Ezkerra, en esta proposición no de ley.

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

El señor **MODOL I PIFARRE**: Voy a fijar nuestra posición respecto a la proposición no de ley presentada por la señora Larrañaga.

En primer lugar, para realizar el movimiento intercambiador de Miranda-Armiñón-San Sebastián, que es el que se vería más beneficiado por la construcción del nuevo tramo, existen al menos actualmente dos itinerarios posibles, como S. S. sabe: uno de ellos a través de la carretera Nacional-I —evidentemente, libre de peaje—, con una longitud del orden de 140 kilómetros; y el otro a través de las autopistas de peaje, ya en servicio, Miranda-Bilbao, Bilbao-San Sebastián, con una longitud de 156 kilómetros, una vez en servicio la conexión entre las dos autopistas en Arrigorriaga.

Por otra parte, el citado nuevo tramo puede contemplarse en dos versiones. Una de ellas supondría la ejecución de la totalidad de los tramos previstos en la concesión de Eurovías, es decir, Armiñón-Urbina-Málzaga. La otra, a la que se refiere su proposición, partiendo de la autovía de Armiñón-Vitoria-Urbina, supondría continuar con características de autopista a partir de este último punto hasta Málzaga, completándose entonces en ambos casos el movimiento que estamos analizando, con el tramo Málzaga-San Sebastián, ya en servicio la autopista de peaje Bilbao-Behobia, cuyas longitudes en estas dos versiones serían de 127 y 132 kilómetros, respectivamente. Es decir, longitudes similares a las actuales.

Resulta, desde nuestro punto de vista, que la ejecución de la totalidad de los tramos Armiñón-Urbina-Málzaga, como estaban previstos en la concesión que ostenta Eurovías supondría para el movimiento Miranda-San Sebastián una disminución de 15 kilómetros respecto del itinerario por la Nacional-I, y de 29

con respecto al que se apoya en las autopistas ya en servicio Miranda-Bilbao-San Sebastián. La segunda versión contemplada supondría, respecto de los mismos itinerarios descritos anteriormente, una disminución de 10 y de 24 kilómetros, respectivamente.

Esas menores longitudes, desde nuestro punto de vista, supondrían ahorros que en tiempo no superarían los 10 o 20 minutos, disponiendo las aludidas vías alternativas de capacidad suficiente para satisfacer la demanda de tráfico actual y la que razonablemente se producirá en futuro a medio, o incluso a largo plazo.

Por estas razones, una inversión que creemos muy elevada, la inexistencia de una demanda de tráfico que justifique la construcción de una autopista en este momento, sobrando, además, itinerarios alternativos de buena calidad, con un riesgo claro de inviabilidad concesional y un aumento desmesurado y no justificado del esfuerzo económico, así como del riesgo de la Administración, el Grupo Socialista se va a oponer a la proposición.

Termino diciendo que, como sabe también S. S., no obstante, las competencias sobre carreteras están transferidas a la Comunidad Autónoma del País Vasco y que si este Diputado no está mal informado, en el Plan General de Carreteras de esa Comunidad, el Plan 1993-2004, figura una autovía de peaje —genéricamente, figura así— desde Urbina a Málzaga. Supongo que sería en esa instancia donde habría que discutir el tema.

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

Han pedido votación separada en los dos puntos. ¿Tiene algún inconveniente la señora Larrañaga en que se voten separadamente? (**Denegaciones.**)

Votamos, en primer lugar, el punto número 1 de esta proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.

Vamos a votar, a continuación, el punto número 2 de la misma proposición no de ley.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado el punto 2 y, por tanto, la proposición no de ley en su conjunto. Con esto, hemos terminado con el orden del día. Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961