



BOLETIN OFICIAL
DE LAS CORTES GENERALES

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

V LEGISLATURA

Serie E:
OTROS TEXTOS

2 de enero de 1996

Núm. 191

INDICE

Núm.

Página

PLANES Y PROGRAMAS

- 201/000001** Resoluciones aprobadas por el Pleno del Congreso de los Diputados sobre el Plan Director de Infraestructuras, así como propuestas de resolución presentadas al mismo por los Grupos Parlamentarios

1

PLANES Y PROGRAMAS

201/000001

El Pleno del Congreso de los Diputados, en su sesión del día de hoy, con motivo del debate del Plan Director de Infraestructuras (número de expediente 201/000001), ha aprobado las resoluciones que se acompañan.

En cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 97 del Reglamento de la Cámara, se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes Generales, junto con las propuestas de resolución presentadas por los Grupos Parlamentarios a dicho Plan, y que, asimismo, se acompañan.

Palacio del Congreso de los Diputados, 21 de diciembre de 1995.—P. D., El Secretario General del Congreso de los Diputados, **Ignacio Astarloa Huarte-Mendicoa**.

RESOLUCIONES APROBADAS POR EL PLENO DEL
CONGRESO DE LOS DIPUTADOS EN SU SESION DEL
DIA 21 DE DICIEMBRE DE 1995 SOBRE EL PLAN
DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS
(Número de expediente 201/000001)

1) El Plan Director de Infraestructuras constituye el instrumento técnico y político de planificación estratégica del conjunto de las infraestructuras básicas, en el que, con un horizonte a medio y largo plazo, se aborda de forma global e integrada la planificación de las infraestructuras del Estado.

Las infraestructuras desempeñan un papel básico en el sistema económico, proporcionando accesibilidad y permeabilidad a los territorios, favoreciendo la movilidad de las personas, haciendo posible el abastecimiento de recursos necesarios para el desarrollo de la actividad humana y mejorando la calidad ambiental.

El proceso de integración del Espacio Europeo está produciendo una nueva articulación territorial en la que las regiones periféricas, como España, pueden ver reducidas sus capacidades competitivas en la atracción de nuevas actividades, agravándose, con ello, los desequilibrios actualmente existentes.

En este contexto, la dotación de infraestructuras condiciona la competitividad del territorio y la integración en el nuevo Espacio Económico Europeo. En países como España, con una estructuración territorialmente desequilibrada, escasez de recursos básicos, en situación geográfica periférica y menor nivel de desarrollo, la necesidad de mejorar las infraestructuras se manifiesta con especial intensidad.

Asimismo, la calidad ambiental tiende a constituirse como el elemento diferenciador de la nueva Europa y la protección del medio ambiente debe considerarse un objetivo más de política económica, como condicionante básico del desarrollo sostenible.

La calidad ambiental aparece, por tanto, como un segundo factor clave de competitividad en un escenario europeo caracterizado por altos niveles de densidad demográfica, de industrialización y de urbanización, donde el objetivo de desarrollo económico debe ser sustituido por el de desarrollo sostenible, incorporando una nueva consideración del entorno físico y ambiental.

El Plan Director de Infraestructuras asume esta problemática, así como los objetivos de desarrollo económico definidos por la política del Estado y se orienta a la mejora de la dotación infraestructural, dando respuesta a los siguientes retos y exigencias de nuestra sociedad:

- La competitividad territorial que plantea la convergencia con Europa.
- El desarrollo de la equidad especial y social, orientado a reducir diferencias interregionales y entre espacios urbanos y rurales.
- La conservación de los espacios naturales en los que España presenta clara ventaja en relación con los países de nuestro entorno.
- La necesaria mejora de la capacidad y de la eficiencia de los sistemas de infraestructuras de transportes, que se configuran como elementos sustanciales del desarrollo y de la competitividad del sistema productivo en el contexto de la Unión Europea.
- El abastecimiento de recursos hídricos en calidad y cantidad por constituir uno de los factores más limitativos para el desarrollo de nuestras regiones meridionales y mediterráneas.
- El desarrollo de infraestructuras y equipamientos de carácter ambiental (saneamiento y depuración de aguas, gestión de residuos), como condicionantes de la calidad ambiental, lo que implica sustanciales cambios en la orientación y en el desarrollo operativo de la política de infraestructuras.

El Congreso de los Diputados estima positivo el esfuerzo de integración y vertebración territorial contenido en el Plan Director de Infraestructuras y apoya su objetivo de establecer un marco de referencia coherente de las dis-

tintas políticas sectoriales, de carácter flexible, adaptable a la evolución económica y tecnológica de la sociedad, con capacidad para ordenar el territorio y garantizar la conservación del medio natural.

Asimismo, considera que el Plan Director de Infraestructuras es una respuesta adecuada a los problemas planteados para incorporar a España en la nueva dinámica territorial europea, y garantiza que el territorio español se integre en el conjunto de las regiones más avanzadas del centro y norte europeos.

Sin embargo, el logro de los objetivos contenidos en el Plan Director de Infraestructuras requiere de un impulso decidido de acciones de apoyo que lo complementen, entre las que destacan: la conservación y aprovechamiento de los recursos naturales, el fomento de la competitividad en las políticas sectoriales dirigidas a la utilización del territorio agrícola y forestal, el aprovechamiento eficiente de los potenciales de desarrollo territoriales, la mejora de la calidad de los recursos humanos o la dotación de equipamientos y servicios que favorezcan el desarrollo empresarial.

Adicionalmente, el Congreso de los Diputados considera que por su carácter estratégico y flexible, el Plan Director de Infraestructuras constituye el instrumento básico de la política de infraestructuras a largo plazo, susceptible de obtener un adecuado consenso social y político.

En consecuencia, considera oportuna la presentación al Congreso del Plan Director de Infraestructuras, por cuanto que dicho documento presenta, de forma sistemática y coordinada, las infraestructuras medioambientales, hidráulicas y de transporte que se consideran más necesarias para garantizar un desarrollo armónico, equilibrado y sostenible del territorio nacional y una adecuada calidad de vida a sus habitantes.

2) El Plan debe tener como concepto globalizador la ordenación y planificación territorial, y por tanto ha de elegir como objetivo prioritario una mayor cohesión interna en nuestro país, frenando la tendencia a la concentración y corrigiendo los desequilibrios territoriales, a la vez que mejoramos nuestra comunicación territorial con Europa, para lo que se precisa:

- a) Realizar un inventario de nuestras infraestructuras y plantearse una mejora sustancial en la gestión de nuestros actuales recursos y de su demanda.
- b) Hacer frente a un mayor reequilibrio territorial y poblacional, dotando de mejores ofertas a todo el territorio, para frenar el abandono rural y las grandes concentraciones urbanas.
- c) Hacer frente a un desarrollo rural sostenible para que el Plan se dote de un mayor equilibrio entre el medio metropolitano y urbano y el medio rural.
- d) Unir las actuaciones en los archipiélagos por las características territoriales diferenciadoras que en ellos confluyen, haciendo una sección para las infraestructuras en los archipiélagos balear y canario.

3) Se ha de solucionar la inconcreción del capítulo financiero y del marco económico presupuestario que lo soporta, y máxime en unos años donde la política del

Ejecutivo es contener el gasto para reducir el déficit público, que ya para 1996 supone una reducción de la inversión.

Para que el Plan Director de Infraestructuras sea viable, debiera ajustarse de forma realista a la capacidad financiera del Estado y sus distintas Administraciones y proponer globalmente y para cada plan sectorial una estrategia financiera que garantice la realización de cada actuación concreta.

4) El Congreso de los Diputados considera que, aunque el Plan Director de Infraestructuras tenga como objetivo prioritario la mejora de la dotación infraestructural destinada a incrementar nuestra competitividad en el contexto de una economía cada vez más internacionalizada, no deben trasladarse a un segundo plano los objetivos básicos de cohesión territorial.

Recomienda, por tanto, al Gobierno que acometa con carácter urgente las actuaciones necesarias que garanticen los mínimos infraestructurales necesarios en zonas rurales o ciudades medias, con el fin de frenar el proceso de despoblación que padecen grandes zonas de España, corrigiendo los desequilibrios existentes e integrándolas en el proyecto de desarrollo común.

El Congreso de los Diputados recomienda, asimismo, que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en colaboración con las Comunidades Autónomas, evalúe, en lo que sea posible, la contribución de los planes sectoriales a la corrección o, al menos, al no agravamiento, de los desequilibrios territoriales.

5) El notable volumen de recursos económicos, públicos y privados, que el desarrollo y ejecución del Plan Director de Infraestructuras requiere, y el dilatado horizonte temporal de las actuaciones previstas en el mismo necesitan de una eficaz actividad de control y seguimiento al objeto de mantener permanentemente informados a los contribuyentes del grado de ejecución de los programas del Plan y del destino de los fondos provenientes de los Presupuestos Generales del Estado.

El Congreso de los Diputados estima que sin esa acción de control y seguimiento podrá producirse un divorcio indeseado entre los objetivos del Plan y los ciudadanos que lo financian. Por ello, considera preciso instar al Gobierno a llevar a cabo un programa de seguimiento y control, a través de los órganos específicos que considere oportunos, con el fin de informar anualmente a la Cámara del grado de cumplimiento de los objetivos sectoriales contenidos en el Plan Director de Infraestructuras.

6) Teniendo en cuenta que el Plan Director de Infraestructuras es un instrumento de planificación a largo plazo que propone actuaciones globales no programadas en el horizonte de planificación establecido y que determinados planes sectoriales, como el Plan Hidrológico Nacional, pueden exigir diferentes horizontes temporales, el período de quince años previsto para el cumplimiento de sus objetivos debe ser tomado como una referencia indicativa dentro del carácter flexible del mismo.

No obstante, el Congreso de los Diputados considera de gran interés el conocer con más detalle los desarrollos concretos de la planificación, por lo que insta al Gobierno a

elaborar programas sectoriales con ámbitos de aplicación temporal más reducidos.

Asimismo, considerando la posibilidad de que algunos de los objetivos concretos previstos en el Plan Director de Infraestructuras necesiten ser modificados o redefinidos a lo largo del ámbito temporal de ejecución del Plan, el Congreso de los Diputados estima que, cuando dichas modificaciones supongan alteración importante de los objetivos del Plan o de los programas sectoriales en que el mismo se materialice, el Gobierno debe informar a esta Cámara a través de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente o de aquella Comisión que, en el futuro, pudiera desarrollar las funciones actualmente encomendadas a la misma.

7) El Congreso de los Diputados considera que el Plan Director de Infraestructuras debe ser concretado, por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, en planes sectoriales que abarquen los diversos campos que son objeto del Plan y que tengan una duración de cuatro a seis años.

Para llevarlos a cabo, el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente debe abrir un período de consultas con las Comunidades Autónomas para que éstas puedan incorporar, convenientemente razonadas, sus aspiraciones en tanto en cuanto trasciendan de sus planes sectoriales.

8) El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que la adjudicación de proyectos y obras se haga con la mayor transparencia, aplicando con todo rigor la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas, recientemente aprobada.

9) El Congreso de los Diputados insta al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente a reflejar, en lo posible, en el presupuesto para cada obra los porcentajes correspondientes al proyecto, a la ejecución y al control de calidad.

10) El Congreso de los Diputados considera que deben evitarse las oscilaciones bruscas en la licitación y en la contratación de proyectos y obras, dado que tienen un efecto muy perjudicial en la planificación y modernización de empresas consultoras y constructoras, afectando gravemente a la estabilidad en el empleo en este sector.

11) El Congreso de los Diputados valora positivamente las consideraciones ambientales incorporadas en el Plan Director de Infraestructuras, que desempeña un papel integrador entre la política de infraestructuras y la política de conservación del medio natural, incorporando los principios comunitarios de política ambiental, de tratamiento de los problemas ambientales en su origen y de internalización de costes externos, de acuerdo con los planteamientos del V Programa de Acción Comunitaria en Medio Ambiente y de los compromisos internacionales adoptados en la Cumbre de Río de Janeiro.

Reconoce también el grave proceso de deterioro ambiental, que en nuestro país se manifiesta en la degradación de los entornos urbanos y espacios naturales, y con especial intensidad en la desertización y erosión de grandes superficies del territorio nacional.

Asimismo, considera que, en España, la diversidad y calidad de los espacios naturales constituye una ventaja te-

territorial respecto al resto de los países de nuestro entorno, que obliga a condicionar los procesos de decisión en materia de infraestructuras.

Por tanto, estima que dicha riqueza ambiental debe ser preservada y aun mejorada por el Gobierno, instando al mismo tiempo a extremar las garantías de preservación del medio ambiente, integrando su defensa desde el principio del proceso de planeamiento de la obra pública e internalizando, igualmente desde el principio, los costes derivados de tal acción.

12) El Plan Director de Infraestructuras supone una intensiva intervención en el territorio y en el medio natural y requiere, por tanto, una especial consideración sobre los impactos ambientales derivados de la construcción de nuevas infraestructuras. El propio Plan contempla en su sección IV (dedicada al medio ambiente) que el inicio del estudio de impacto ambiental se realice en las fases previas de planificación, antes de comenzar la elaboración del proyecto, mediante una memoria-resumen, en línea con la avanzada y prácticamente ultimada, propuesta de modificación del Real Decreto 1302/1986, de 28 de junio. Dicha modificación avanza también en la exigencia de que los estudios de impacto ambiental tengan carácter global para estudios sobre espacios mayores de territorio y aumentar de esta forma la eficacia de los mismos.

Por ello, parece conveniente que en la planificación sectorial o parcial que desarrolle el Plan Director de Infraestructuras se incluya una valoración de impacto de los proyectos integrales sobre el conjunto del territorio, para poder tener una visión global que permita conocer los elementos a corregir, en el tiempo adecuado para hacerlo.

13) El Congreso de los Diputados considera que es urgente incorporar a los estudios de evaluación ambiental los proyectos recogidos en el Anexo II de la Directiva del Consejo de 27 de junio de 1985, en los que, sin ser necesario, era conveniente el estudio de impacto ambiental, y que desaparecieron en la transcripción española.

14) El Congreso de los Diputados considera que no basta con evaluar proyectos concretos. Es preciso examinar los planes sectoriales y aquilatar lo mejor posible el impacto medioambiental de llevarlos a cabo antes de pasar a su ejecución.

15) El Congreso de los Diputados considera que debe establecerse, con más claridad, el mecanismo de actuación para garantizar que se llevan a cabo las modificaciones establecidas para minimizar el impacto de un proyecto determinado: plazos, forma de control, responsabilidades por la no ejecución, etc.

16) El Congreso de los Diputados considera que parece conveniente que el órgano que debe realizar los estudios de impacto ambiental y evaluar no sólo los proyectos, sino los programas y planes sectoriales, no dependa administrativamente del Ministerio que debe llevarlos a cabo, en este caso del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

17) Las infraestructuras de transporte interurbano constituyen el capítulo de actuaciones más importante del Plan Director de Infraestructuras con cerca de 10,5 billones de pesetas de inversión, que representa el 55% del total.

El Plan Director de Infraestructuras asume el modelo territorial ya consolidado en España, aunque tiende a superar el modelo radial adoptado tradicionalmente. Sus actuaciones se centran en los ejes de desarrollo ya establecidos, mejorando su red vial e introduciendo medidas correctoras en aquellos puntos donde la concentración de la actividad conlleva a excesivos costes derivados de la congestión.

El Congreso de los Diputados considera adecuados los planteamientos generales del Plan Director de Infraestructuras, resaltando por su importancia los siguientes:

— La consideración de la carretera como modo básico del sistema de transportes.

— El criterio de complementariedad y especialización de un sistema de transportes integrado por sus diferentes formas modales.

— La especialización del ferrocarril en el sector de cercanías y en largo recorrido, el tráfico de mercancías o el transporte de pasajeros en alta velocidad en corredores de elevada densidad.

— Los mecanismos de gestión y autofinanciación del sistema portuario y aeroportuario.

— La intermodalidad y el transporte combinado como elementos básicos de un sistema de transportes de mercancías eficiente.

18) Considerando la evolución de los tráfico producidos en las dos últimas décadas y teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento derivadas de la integración europea, se configuran posibles escenarios incompatibles con el desarrollo sostenible.

Por ello, el Congreso de los Diputados recomienda al Gobierno el desarrollo de instrumentos para valorar y gestionar adecuadamente las demandas de transporte de forma que el incremento de la actividad económica no conlleve niveles de contaminación ambiental inaceptables.

19) El Congreso de los Diputados considera que debe fomentarse el transporte colectivo interurbano; pero, sobre todo, debe fomentarse el transporte colectivo urbano. Ello por motivos de dependencia energética, contaminación ambiental, pérdidas económicas por congestión, etcétera.

20) El Congreso de los Diputados considera que es necesario un estudio más profundo de la demanda futura de transporte por grandes ejes para poder establecer prioridades entre las inversiones de los distintos modos que satisfagan esa demanda.

21) El Congreso de los Diputados considera de suma importancia la creación y desarrollo de zonas de actividades logísticas en colaboración con las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales.

Estas zonas de actividades logísticas deben ser gestionadas por la iniciativa privada, aunque mediante aportación de terrenos o actuaciones en infraestructuras tengan una participación estatal, autonómica o local; y han de ser adjudicadas con total transparencia y garanti-

zando la participación de empresas de transporte por carretera a fin de que se produzca el deseable trasvase intermodal de tráfico.

22) El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que no se tome ninguna medida, de carácter general, sobre la fiscalidad del transporte sin conocer exactamente qué parte del coste de las infraestructuras pagan los usuarios directa o indirectamente.

23) El Congreso recomienda establecer un marco de negociación con los concesionarios de autopistas de peaje, a fin de que respetando el equilibrio financiero de la concesión, pueda incrementarse el tráfico de estas autopistas mediante una reducción en los peajes.

Asimismo, considera necesario valorar adecuadamente los presupuestos necesarios para el mantenimiento y conservación de la red viaria, así como de las actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad vial y la gestión del tráfico.

24) El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que la partida dedicada a conservación de carreteras en los Presupuestos Generales del Estado se incremente cada año y que, en ningún caso, la partida de un año sea inferior a la del anterior.

25) El Congreso de los Diputados considera que deben incrementarse los fondos destinados a lograr una optimización del uso de las carreteras mediante la mejora de la gestión del tráfico.

26) El Congreso de los Diputados considera que es preciso destinar mucha más atención a los programas de seguridad vial, cumpliéndose las recomendaciones que en este asunto dio la correspondiente Ponencia del Senado, de forma que la reducción de la siniestralidad se constituya en objetivo básico de la planificación de carreteras.

27) El Congreso de los Diputados recomienda igualmente potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril mediante actuaciones de intermodalidad y transporte combinado, especialmente en corredores en los que se producen situaciones de congestión en carretera, mejorando a su vez el aprovechamiento de la dotación de infraestructuras existentes.

En consecuencia, insta al Gobierno a desarrollar programas específicos de actuaciones relacionadas con las interfases puerto-ferrocarril, ferrocarril-frontera, carretera-ferrocarril o plataformas logísticas, así como instalaciones e infraestructuras específicas de transporte combinado.

28) El Congreso de los Diputados considera que es preciso establecer criterios objetivos, negociados con la Federación Española de Municipios y Provincias y las Comunidades Autónomas, que permitan establecer prioridades para las costosas actuaciones necesarias para integrar el ferrocarril en numerosas ciudades que sienten intensamente ese problema.

29) Dada la importancia que para España tiene la integración de su red en el esquema de ferrocarriles transeuropeos, el Congreso de los Diputados recomienda al Gobierno considerar con carácter prioritario las actuaciones previstas en el Plan Director de Infraes-

tructuras y aquellas otras que resulten necesarias en relación con el proyecto europeo de la línea Madrid-Barcelona-Frontera francesa.

30) El Congreso de los Diputados considera que, dada la libertad de decisión de los usuarios en la elección del modo de transporte, el incremento deseable de la participación del ferrocarril en el transporte terrestre dependerá no sólo del esfuerzo inversor, sino de la mejora de la calidad y precio del servicio.

En este sentido, la introducción de mecanismos de competencia en la prestación de servicios ferroviarios debería mejorar la calidad del servicio, así como potenciar una disminución de los precios, facilitando una mayor participación del transporte ferroviario.

Por otra parte, el Congreso considera que las redes ferroviarias de carácter regional deben explotarse según criterios acordados entre la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y las Comunidades Autónomas, colaborando éstas a sufragar los gastos de conservación y acondicionamiento.

El Estado colaborará en el mantenimiento de estas líneas mediante los correspondientes contratos-programa en consideración a objetivos de cohesión social o territorial.

Teniendo en cuenta el elevado esfuerzo inversor que requiere la política ferroviaria y su carácter no estrictamente económico, el Congreso considera que debería abrirse un debate sobre los objetivos básicos que a medio y largo plazo se deben desarrollar en el Estado en materia de ferrocarriles. Este debate debería considerar la conveniencia de integrar Ferrocarriles de Vía Estrecha (FEVE) en la red integrada del Estado actualmente explotada por RENFE.

31) El Congreso de los Diputados considera que debe potenciarse el tráfico de cabotaje como alternativa a la congestión del transporte terrestre, para lo que será necesario el desarrollo de las infraestructuras portuarias oportunas, así como su conexión intermodal.

32) El Congreso de los Diputados considera que es positiva la existencia de Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), que integra en una red los aeropuertos españoles y su explotación. Debería estudiarse la mejora de la gestión de AENA dando participación a la iniciativa privada.

33) El Congreso de los Diputados considera que AENA debe favorecer, en colaboración con entidades locales, provinciales y autonómicas, la existencia de aeropuertos locales que puedan suministrar servicios muy interesantes a segmentos determinados del tráfico de viajeros y mercancías.

34) El transporte urbano constituye otro capítulo de actuaciones prioritarias con un presupuesto de 3,4 billones de pesetas, en el que se proponen planes intermodales de transporte que potencian el transporte colectivo, incorporando aspectos medioambientales como uno de los más importantes condicionantes de la problemática urbana actual.

Las actuaciones en medio urbano deben orientarse a la mejora de la calidad de vida de sus ciudadanos y, te-

niendo en cuenta el creciente deterioro ambiental en los grandes entornos metropolitanos en los que se desarrolla la mayor parte de la actividad económica y, por tanto, de la movilidad, se recomienda al Gobierno la adopción de las medidas oportunas para potenciar el transporte colectivo. La coordinación de todas las Administraciones, así como el desarrollo de programas de educación ciudadana se muestran indispensables en este sentido.

El Congreso de los Diputados valora positivamente el desarrollo de planes intermodales de transporte en áreas metropolitanas, concertados con las correspondientes Administraciones autonómicas o locales, que supongan un avance en los mecanismos de financiación de los transportes colectivos e integren la planificación y la ejecución de infraestructuras.

Es especial, deben establecerse prioridades en las actuaciones de cercanías y en las relacionadas con la integración ferrocarril-ciudad, así como en la dotación de aparcamientos disuasorios y en los planes de renovación de material móvil de los transportes colectivos urbanos.

35) El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a apostar también por dotar mejor a las ciudades medias y pequeñas, para evitar los elementos degradantes de las actuaciones en las áreas metropolitanas o regiones urbanas, para no consagrar el modelo territorial y poblacional existente, sino corregir los desequilibrios generados por este modelo actual.

36) La situación hídrica de España requiere la adopción de medidas estructurales que, más allá de las actuaciones urgentes provocadas por situaciones coyunturales de riadas y sequías, favorezcan la corrección de los déficit existentes y garanticen la disponibilidad de recursos suficientes para su desarrollo.

En todo caso, la planificación hidrológica ha de estar perfectamente relacionada y coordinada con las planificaciones sectoriales de carácter general, sin olvidar el objetivo prioritario de un desarrollo territorial equilibrado.

Las disfunciones producidas por la irregularidad espacial y temporal del régimen pluviométrico y la distribución espacial de la demanda configuran un escenario de elevado coste a los objetivos de la política hidráulica. Nuestra pluviometría es suficiente, no obstante, para garantizar dotaciones adecuadas a todos los españoles y para todos los usos racionales del agua. Por ello, el problema tiene solución si se desarrollan los instrumentos adecuados: infraestructuras de regulación, en unos casos, o derivación de caudales, en otros; desarrollo de tecnologías de oferta no convencional, y, muy especialmente, medidas de gestión y ahorro, tanto por el lado de la demanda, como de la oferta.

Las observaciones incorporadas por el Consejo Nacional del Agua son una buena referencia para seguir avanzando en los objetivos apuntados. Entre estos acuerdos merecen destacarse de manera especial los relativos al ahorro y reutilización del agua y el recurso a transferencias hidráulicas entre cuencas.

El Congreso considera que se debe mantener actual el esfuerzo inversor en materia hidráulica y proceder a un reequilibrio de las inversiones previstas entre las dedicadas a la realización de nuevas regulaciones y trasvases y las destinadas a fomentar el ahorro y la eficiencia de las ya existentes. En las zonas deficitarias se debe prestar especial atención a la reutilización y al reciclado de los recursos existentes.

En todo caso, los trasvases que se planeen deberán ir precedidos de unos estudios técnico-económicos que garanticen su viabilidad y su necesidad.

La prioridad de las actuaciones debe orientarse hacia aquellas obras y medidas necesarias para garantizar el abastecimiento urbano en toda la geografía nacional y reducir los efectos de las avenidas en los núcleos amenazados por aquellas.

El Congreso de los Diputados considera urgente la remisión a esta Cámara del Proyecto de Ley del Plan Hidrológico Nacional, instrumento de planificación hidrológica cuyo concurso permitirá una política hidráulica que dé respuesta satisfactoria a los graves problemas que el país tiene planteados en esta materia.

37) Considerando las disfunciones producidas en la utilización de los recursos hídricos en España, el Congreso de los Diputados considera imprescindible para conseguir el desarrollo armónico y sostenible que propone el Plan Director de Infraestructuras, el desarrollo de instrumentos específicos de gestión de la demanda, lo que aconsejaría una revisión del régimen económico-financiero establecido en la vigente Ley de Aguas, extensible tanto a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos.

Sin embargo, el Gobierno debe tener en cuenta la importancia que para nuestra agricultura tienen la disponibilidad y coste del recurso hídrico, que condiciona su viabilidad y competitividad en un contexto europeo y mundial con ventajas comparativas y menores costes de producción.

En consecuencia, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a introducir mecanismos de ahorro de agua en la agricultura, compatibles con la viabilidad económica de la misma, ya que de ello depende la persistencia de esta actividad económica de relevante interés social.

38) En los regadíos se debe anteponer la modernización, medidas de ahorro y garantía de los ya existentes, a las futuras ampliaciones de zonas regables basadas en su rentabilidad económica o social.

39) La necesidad de una coordinación interterritorial dirigida a un mejor aprovechamiento de los recursos naturales adquiere carácter determinante en el caso del agua.

El Gobierno debe prestar especial atención a conseguir una adecuada armonización de los intereses de las diferentes Comunidades Autónomas.

A título de ejemplo, deben contemplarse las especiales condiciones de las regiones insulares, cuya política hidráulica debe basarse con especial énfasis en una adecuada planificación, en el ahorro y la reutilización de

los recursos, adquiriendo, por tanto prioridad las actuaciones relacionadas con la red de saneamiento y depuración de aguas residuales.

Asimismo, España debe coordinar sus actuaciones hidrológicas con Portugal y buscar soluciones conjuntas a los problemas planteados, a través de un amplio acuerdo para el aprovechamiento de las cuencas hidrográficas compartidas.

En este sentido, el Congreso de los Diputados valora muy positivamente la decisión de ambos Gobiernos de firmar un ambicioso convenio internacional sobre los tramos fluviales fronterizos, que incluya la totalidad de las cuencas compartidas por ambos países, y le anima a su formalización lo antes posible.

40) Se consideran los trasvases como la última solución para satisfacer una demanda, una vez agotadas las demás, y sólo podrán afectar a volúmenes de agua excedentarios en una cuenca.

41) El aprovechamiento de los recursos hídricos subterráneos se debe ampliar, adoptando las medidas adecuadas de ahorro, de recarga y de uso conjunto con las aguas superficiales. Se debe atender especialmente a la prevención de los problemas de sobreexplotación y de contaminación, así como al desarrollo de medidas correctoras en los acuíferos en los que estos problemas ya se han producido.

42) La Administración debe considerar el estudio de las aguas subterráneas y potenciar su utilización conjunta con las aguas superficiales, contemplando de manera especial su condición de reserva estratégica en períodos de sequía prolongada.

Reconociendo la oportunidad de una gestión coordinada de las aguas subterráneas con las superficiales, el Congreso de los Diputados considera que su utilización debe ser realizada con especial sensibilidad por su carácter estratégico en relación con los riesgos de contaminación de espacios naturales de valor ecológico.

43) La extrema fragilidad de la franja litoral española, en la que se concentra casi el cuarenta por ciento de la población española y la mayor parte de las afecciones derivadas de la industria turística, viene siendo eficazmente protegida en los últimos años por las limitaciones de uso contenidas en la Ley de Costas y por las medidas de protección del dominio público marítimo terrestre contenidas en la misma, con especial atención a la preservación de la biodiversidad en el litoral.

El Congreso de los Diputados valora como muy positiva la eficacia de las actuaciones de protección del litoral dentro del marco establecido en la Ley de Costas e insta al gobierno a desarrollar con especial interés una adecuada coordinación con otras Administraciones competentes en materia de vigilancia y gestión de las mismas, con especial atención a la preservación de la biodiversidad en el litoral.

Asimismo, considera positiva la regeneración de playas con aporte artificial de arena, incluso procedente de fondos marinos, siempre y cuando estas actuaciones cumplan el requisito de evaluación de impacto ambiental.

44) A pesar de la situación de ventaja relativa medioambiental en la que se encuentra España en relación con los países industrializados de la Unión Europea, existen en nuestro país importantes carencias, tales como la depuración de aguas residuales y la gestión de residuos urbanos e industriales, áreas donde persisten serios déficit de infraestructuras y equipamientos que dificultan su adecuada corrección y gestión.

El Congreso de los Diputados estima que la recuperación de aguas residuales, que podrán ser utilizadas en usos alternativos, permitiendo liberar caudales de mejor calidad para abastecimientos urbanos, contribuiría a optimizar la gestión y uso de los escasos recursos hidráulicos disponibles e insta, por ello, al Gobierno al cumplimiento del Plan Nacional de Depuración y Saneamiento de Aguas Residuales, aprobado por el Consejo de Ministros el 17 de febrero de 1995, en el que figuran los planes de saneamiento de las distintas Comunidades Autónomas, así como la aportación del Estado de un 25% a su financiación hasta el año 2005, y cuyos contenidos se juzgan adecuados y viables.

En cuanto a la gestión de residuos, el Congreso valora que se trata de uno de los problemas ambientales más graves de las sociedades urbanas desarrolladas y con importante repercusión sobre la calidad de vida de los ciudadanos; por ello, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno al efectivo cumplimiento de la Directiva 91/689, mediante el rápido desarrollo y ejecución del Plan Nacional de Residuos Peligrosos y el Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados.

45) La capacidad de financiación determina la viabilidad práctica del Plan Director de Infraestructuras. El volumen de inversiones prevista, superior a los dieciocho billones de pesetas, introduce incertidumbres sobre posibilidad material de llevarlo a cabo, en determinados escenarios económico-presupuestarios.

El cumplimiento de los objetivos marcados en el Plan Director de Infraestructuras exige de los Presupuestos Generales del Estado el mantenimiento de un elevado ritmo inversor, mientras que el cumplimiento del Programa de Convergencia obliga a un riguroso control del déficit público.

El Congreso de los Diputados considera necesario compatibilizar los objetivos de inversión previstos en el Plan Director de Infraestructuras con las políticas de ajuste presupuestario, sin recurrir, por ello, a utilizar la inversión pública como variable de ajuste. En este sentido, sería deseable, que el objetivo establecido en el Plan Director de Infraestructuras de una aportación del 1,2% del PIB, fuera mantenido por los Presupuestos Generales del Estado para el desarrollo de infraestructuras.

Considerando además que las infraestructuras de alta calidad que se contemplan en el Plan Director de Infraestructuras trascienden los objetivos de cohesión social y territorial, finalidad básica del Estado del bienestar, para aportar mejoras de eficiencia a un sistema productivo de carácter privado, parece oportuno explotar nuevos mecanismos con objeto de repercutir los costes de las infraestructuras a los usuarios.

En consecuencia, insta al Gobierno a desarrollar mecanismos de financiación extrapresupuestaria de forma que pueda garantizarse un marco financiero adecuado a las previsiones del Plan.

Asimismo, considerando que el crecimiento de la demanda de transporte tiende a configurar escenarios insostenibles a largo plazo en relación a las emisiones de gases contaminantes, recomienda al Gobierno la implantación de instrumentos de gestión de la demanda.

El Congreso de los Diputados considera que la implantación de una «ecotasa» podría servir a los diferentes objetivos expuestos de incrementar los recursos financieros para la realización del Plan Director de Infraestructuras e introducir al mismo tiempo medidas ambientales de control de la demanda, por lo que insta al Gobierno que explore las posibilidades de su implantación.

46) El Congreso de los Diputados considera que la senda de inversión presupuestaria seguida desde 1993 a 1996 supone una inversión menor de la prevista en la senda mínima del Plan Director de Infraestructuras.

47) El Congreso de los Diputados considera que deben tener prioridad en la financiación presupuestaria aquellas obras que incorporen fondos europeos y en la que se debe cumplir el principio de adicionalidad.

48) El Congreso de los Diputados considera que debe incrementarse al máximo la cooperación de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales para lograr la mejor utilización posible de la financiación conjunta.

49) El Congreso de los Diputados considera que debe establecerse el marco legal, administrativo y político que facilite al máximo la participación de la financiación privada en los proyectos contemplados en el Plan Director de Infraestructuras.

50) El Congreso de los Diputados considera que deben estudiarse meticulosamente los sectores, los proyectos y las proporciones en que esta financiación privada pueda producirse.

51) El Congreso de los Diputados considera que la participación de capitales privados en la financiación de obras públicas, sea cual sea el carácter y la forma de la misma, se deberá hacer mediante concurso o método que se establezca, con absoluta transparencia y sin parcialidad.

52) El Congreso de los Diputados valora positivamente la incorporación en el Plan Director de Infraestructuras de un plan específico de inversión más desarrollo relacionado con las infraestructuras y con el aprovechamiento y conservación de los recursos naturales, sin embargo, considera que su planteamiento está poco definido e insuficientemente financiado y recomienda al Gobierno que se desarrolle con urgencia un programa o programas de investigación dotado de los adecuados instrumentos de gestión y recursos financieros crecientes. El programa deberá abarcar al conjunto del territorio, insular o peninsular, del Estado.

En este sentido, la reciente incorporación dentro del Plan nacional de Investigación Científica y Desarrollo

Tecnológico de un programa específico sobre el aprovechamiento de los recursos hídricos puede ser, a título de ejemplo, la forma de instrumentar diferentes programas sectoriales relacionados con los temas investigación de interés desde el punto de vista de las infraestructuras, utilizando centros de gestión e investigación ya existentes.

53) Las grandes infraestructuras que se proponen en el Plan Director de Infraestructuras son competencia del Gobierno de la Nación. Sin embargo, la implantación de estas infraestructuras en el territorio puede afectar a competencias de otras administraciones que necesitan para conseguir su mejor efecto, la coordinación permanente entre los distintos organismos afectados.

Por otra parte, desde el punto de vista financiero, el Plan Director de Infraestructuras contempla aportaciones que necesitan para su realización compromisos previos con las Comunidades Autónomas o los Entes Locales.

Asimismo, aunque el esquema básico de las infraestructuras contempladas en el Plan Director de Infraestructuras hagan referencia expresa a aquellas que son competencia exclusiva de la Administración del Estado o compartida mediante convenios, se hace necesario armonizarlas e integrarlas con otras infraestructuras cuya competencia corresponde a otras Administraciones.

Todo ello plantea la necesidad de una dinámica de coordinación y concertación permanentes a lo largo del Plan entre el Gobierno de la Nación, las Comunidades Autónomas y los Entes Locales para conseguir acuerdos a través de diferentes fórmulas económicas y administrativas. La experiencia de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente permite destacarla como un procedimiento adecuado para avanzar por este camino.

En este sentido, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a definir con precisión los mecanismos oportunos de coordinación y concertación entre las diferentes Administraciones con el fin de articular e integrar la totalidad de las infraestructuras en un sistema eficiente al servicio de los ciudadanos. Este esfuerzo de coordinación y concertación se materializará, especialmente, en la elaboración de los planes sectoriales y en su negociación con las Comunidades Autónomas, en el reconocimiento de la existencia de planes autonómicos de infraestructuras.

54) El Congreso de los Diputados valora positivamente la iniciativa del Plan Director de Infraestructuras en relación a un programa específico de adecuación de infraestructuras abandonadas, básicamente ferroviarias, destinadas a usos alternativos de carácter social o ambiental.

Teniendo en cuenta que el desarrollo de dicho programa debe llevarse a cabo de forma conjunta por las tres Administraciones, recomienda al Gobierno establecer los mecanismos de concertación necesarios que hagan posible la realización del Plan.

55) La insularidad de las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias aconseja un tratamiento diferenciado del resto del territorio nacional mediante una cui-

dadosa y coordinada planificación de sus infraestructuras, que tenga en cuenta las siguientes características:

- a) Su situación geográfica, con las capacidades estratégicas que encierra, así como lo limitado y fragmentado de su territorio.
- b) La peculiaridad de su economía, fundamentada en el turismo.
- c) La necesidad de preservar el medio ambiente como principal recurso natural.

A tal fin, el Congreso de los Diputados considera conveniente que las diferentes Administraciones competentes coordinen la planificación, financiación y ejecución de las infraestructuras necesarias para su desarrollo e integración con el resto del territorio nacional.

Asimismo, insta al Gobierno para que realice el esfuerzo necesario para que las regiones insulares sean incorporadas en el marco de la política de infraestructuras comunitarias, con el fin de que puedan ser objeto de la adopción de medidas especiales que contribuyan a su desarrollo.

En este sentido, el Congreso de los Diputados quiere destacar la especial consideración que merece el Archipiélago canario en función de la distancia al resto del territorio nacional y de su menor nivel de desarrollo. Por ello, recomienda que el Gobierno de la Nación y el Gobierno de Canarias, con la participación de los Cabildos Insulares, elaboren conjuntamente un documento específico que marque las directrices de desarrollo territorial sostenible del Archipiélago Canario y de sus infraestructuras. Basándose en dicho documento se definirá y aprobará un programa de actuaciones que prevea la dotación de infraestructuras, en las islas durante el período de vigencia del Plan Director de Infraestructuras, entre 1996 y 2007, en el que se integre los diferentes planes sectoriales y se recojan los compromisos de las diferentes Administraciones para su financiación. La inversión de la Administración central en el Archipiélago Canario debe ser equiparable a la media nacional en pesetas por habitante derivada de los fondos asignados al Plan.

Dicho Plan tendrá en cuenta la singularidad del Archipiélago y, consecuentemente, prestará especial atención a los transportes, debiendo estudiarse fórmulas, alternativas de las actuales, de transporte colectivo terrestre y contemplar el transporte intermodal entre las islas, con la consideración de líneas cortas en el transporte marítimo. La financiación de infraestructuras vitales en los territorios insulares, como son los puertos o aeropuertos, no deberá realizarse exclusivamente con cargo a los usuarios, pudiéndose considerar como infraestructuras a los propios medios de transporte (autobuses, buques y aviones) que en Canarias suplen la inexistencia del ferrocarril y de las vías terrestres interregionales.

Las infraestructuras atenderán de forma equilibrada a las diferentes islas, y las áreas metropolitanas de las islas de Gran Canaria y Tenerife deben tener ambas la consideración de áreas metropolitanas nacional-regionales.

56) El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que las actuaciones en materia de medio ambiente, incluidas en el Plan Director de infraestructuras, se mejoren y complementen con el Plan de Acción Medioambiental para Canarias (PAMAC).

PROPUESTAS DE RESOLUCION PRESENTADAS POR
LOS GRUPOS PARLAMENTARIOS AL PLAN
DIRECTOR DE INFRAESTRUCTURAS
(Número de expediente 201/000001)

A la Mesa del Congreso de los Diputados

De conformidad con lo dispuesto en el artículo 197 del Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes Propuestas de Resolución en relación al Plan Director de infraestructuras.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de octubre de 1995.—**Iñaki Anasagasti Olabeaga**, Portavoz del Grupo Vasco.—**Xabier Albistur Marín**, Diputado del Grupo Mixto (EUE).

Ferrocarriles

Considerando que el Plan Director de Infraestructuras es el documento globalizador de la planificación en materia de infraestructuras que hoy son competencia del Gobierno Central.

Considerando que del estudio de su redacción se deduce que se pueden realizar mejoras al mismo, sin alterar la filosofía general del Plan de tratamiento integral de las infraestructuras.

Considerando que alguna de aquellas mejoras han sido indicadas desde el momento de la presentación del primer borrador del PDI en la conferencia correspondiente, y ante los máximos representantes de las Comunidades Autónomas, en abril de 1993.

Considerando que el Plan Director de Infraestructuras no comprende **la totalidad de las infraestructuras del Estado, al no estar completado con los condicionantes de vecindad de las Planificaciones que son competencia de las Comunidades Autónomas, en muchas de ellas con actuaciones** en pleno desarrollo, por lo que su alcance, obligadamente limitado, en ningún caso debe confundirse con el de las infraestructuras del Estado, como podría deducirse de la lectura de la Introducción del Documento.

Considerando que es imprescindible la estructuración temporal del PDI en etapas, obligadamente yuxtapuestas, que permitan periodificar las actuaciones, marcar criterios de priorización y establecer vías de armonía con las planificaciones que son competencia de otras instituciones, sean autonómicas o locales.

Considerando que sigue sin llevarse a cabo el debate sobre la política ferroviaria, y por lo tanto sobre el futuro de dicho modo de transporte.

Considerando que se incide en la concertación de actuaciones en la denominada «Area Ría de Bilbao», con un listado de las mismas que no está adecuado a las planificaciones de las instituciones competentes, olvidando la línea 2 del Metro de Bilbao y la posibilidad de una tercera, citando en cambio las inversiones en la infraestructura ferroviaria explotada por Renfe de la margen izquierda claramente alejadas de lo que se entiende por «concertación». La construcción, dentro del horizonte del Plan, de la línea 2 del Metro reduce considerablemente la necesidad de una importante parte del listado de actuaciones, tanto en lo que respecta a las cercanías como a la red ferroviaria.

Considerando que la línea 2 del Metro está incluida en el Plan de Construcción del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, figura urbanística en vigor, y su construcción se anuncia como inminente al estar apoyada por el respaldo unánime de las fuerzas políticas vascas y de las Instituciones responsables, contando, en este momento, con los documentos del Proyecto Constructivo totalmente redactados.

Considerando que el tramo ferroviario Miranda de Ebro-Vitoria no se encuentra incluido en la «Y» Vasca ni en los Planes de Actuaciones Estructurantes para Euskadi a que introduzca mejoras y modificaciones en el PDI del siguiente tenor:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 1

Incorporar en las previsiones del PDI, y a efectos de concertación, la construcción de la denominada línea 2 del Ferrocarril Metropolitano de Bilbao, reconsiderando las actuaciones que vayan en detrimento o menoscabo de la misma, al responder al Planeamiento vigente en la Comunidad Autónoma y al respaldo político de las fuerzas políticas vascas con representación parlamentaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 2

Indicar claramente en el PDI que el alcance de las infraestructuras a las que se refiere el documento, que, en principio, se corresponden con aquellas que tienen alguna vinculación con las que son competencia del Gobierno Central.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 3

Mencionar en el P. D. I. los condicionantes de aquellas planificaciones del Estado que no son competencia del Gobierno Central y que han sido tramitadas dentro de las responsabilidades y competencias de las Comuni-

dades Autónomas, incluyendo un anexo descriptivo y estableciendo en el texto del PDI las correspondientes notas de llamada a la existencia de planeamientos complementarios que eliminen todo error de interpretación.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 4

Completar el PDI con una estructuración temporal de las actuaciones correspondientes, en armonía con los desarrollos sectoriales de la planificación general del Documento.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 5

Incluir, como una de las actuaciones del P.D.I. el propio estudio y debate de la política ferroviaria en el Estado, evitando el retraso de acciones que hoy se encuentran comprometidas por dicho proceso.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 6

Indicar en el P.D.I. que el tramo ferroviario Miranda de Ebro-Vitoria, no debe diferenciar en cuanto a sus características del Valladolid-Miranda de Ebro, por lo que sus parámetros se deberán mejorar para elevar su velocidad de diseño a 200 Km/h.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 7

Indicar en el P.D.I. que el Gobierno Central remitirá anualmente un informe al Congreso de los Diputados detallando el grado de ejecución de las previsiones del Plan, así como de la financiación de las mismas.

Recursos Hídricos (Agua)

Considerando que el Plan Director de Infraestructuras debe enmarcarse en un fundamental objetivo de crear las condiciones básicas imprescindibles para alcanzar un desarrollo integral y sostenible y que dicho desarrollo converja con el europeo.

Considerando que el mismo Plan se erige como garantía de unos umbrales mínimos de calidad de vida con alto contenido medioambiental estableciendo una planificación integral de infraestructuras y fijando diferentes estrategias de financiación.

Considerando que así, cuando el Plan realiza el diagnóstico medioambiental de los recursos hídricos establece, entre otros:

«Problemas ligados al ciclo del agua tanto en cuanto a consumo de agua potable para abastecimiento como a

contaminación progresiva, de los recursos hídricos subterráneos, superficiales o marítimos.»

Considerando que efectivamente, de acuerdo con él, fundamentalmente, en los valles más densamente poblados, existe un grave deterioro de nuestros cauces fluviales lo que hace que, incluso en zonas, mal llamadas, excedentarias de agua el recurso no sea utilizable por no reunir las características mínimas para su aprovechamiento.

Considerando que la situación extrema de sequía que se vive en estos momentos, no nos puede hacer olvidar que la Comunidad Autónoma Vasca durante los años 89 y 90 tuvo que padecer una situación al borde de la catástrofe encontrándose sus reservas por debajo de un 5%.

Considerando que la necesidad de regulación ya ha sido denunciada en el Plan Hidrológico Norte y en el Anteproyecto del Plan Hidrológico Nacional. Pero no se manifiesta en este P.D.I.

Considerando que por otra parte, la Directiva 91/271 CEE del Consejo de 21 de mayo de 1991, sobre el tratamiento de las aguas residuales urbanas obliga a la realización perentoria de una serie de actividades en una serie de cercanos plazos (1998, 2000, 2005).

Considerando que, conscientes de esta obligación, la Administración Central ha elaborado el Plan Nacional de Depuración, en el que establece unas necesidades en infraestructura de Saneamiento y Depuración de dos billones de pesetas.

Considerando que el Plan Director de Infraestructuras no ha incorporado este Plan ni especificado quienes serán sus entes de gestión y su estrategia financiera.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno al objeto de que introduzca mejoras y modificaciones en el P.D.I., del siguiente tenor.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 8

Incorporar al Plan Director de Infraestructuras el «Plan Nacional de Saneamiento y Depuración de Aguas Residuales» aprobado en Consejo de Ministros de 17 de febrero de 1995, y en el que figuran los distintos Planes de Saneamiento de las distintas comunidades Autónomas, se fija un horizonte al año 2005 y se acuerda una financiación del mismo del 25% de las cantidades reseñadas.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 9

Incorporar al Plan Director de Infraestructuras la necesidad de regulación de los Recursos de los ríos Herreñas y Kadagua para Abastecimiento de Agua de las comarcas de las Cuencas del Alto Nervión y Bajo Nervión.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 10

Prever una planificación especial e integradora del ciclo del agua, que afronte las relaciones entre aguas superficiales y subterráneas.

Costas

Considerando que lo que concierne a Costas y protección del Litoral, señalar que la aplicación de la Ley de Puertos y Marina Mercante está llevando a algunos puertos a desafectar del uso portuario, áreas de infraestructuras que anteriormente se incluían dentro de los puertos, por lo que correspondía a los mismos su conservación y mantenimiento.

Considerando que estas zonas desafectadas de las áreas portuarias al ser dominio público estatal, pasan a ser gestionadas por la Dirección General de Costas del Ministerio de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente. Pero no ocurre lo mismo en cuanto a su conservación, mantenimiento y acondicionamiento, pues la práctica nos está reflejando que se intenta compartir estas obligaciones con los Ayuntamientos del litoral, aspecto que no ocurriría cuando el área en cuestión formaba parte de la entidad portuaria, por lo que estimamos que este objetivo debe plasmarse en el Plan con carácter prioritario a otras actuaciones a ejecutar en el litoral.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 11

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno al objeto de que introduzca mejoras y modificaciones en el P.D.I. del siguiente tenor:

— Indicar en el P.D.I., que el mantenimiento, acondicionamiento y conservación de las zonas portuarias desafectadas de los puertos estatales corresponde a la Administración Central.

Puertos y Aeropuertos

Considerando que en materia de planificación portuaria se parte de un modelo centralizado del diseño de la política portuaria, y de imputación de los recursos económicos de los mismos.

Considerando que los puertos no pueden ser solamente una herramienta para el mercado exterior, pues la eficacia para asegurar un buen tratamiento de las mercancías, debe promover la captación de tráfico de distribución, así como el comercio exterior de otros países.

Considerando que entre los objetivos modales de los puertos, se habla de especialización de puertos base de contenedores sólo en el Mediterráneo.

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, el objeto de que introduzca mejoras y modificaciones en el P.D.I., del siguiente tenor.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 12

Incluir en el P.D.I., el Puerto de Bilbao, como especializado de base de contenedores.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 13

Incluir en el P.D.I., la implantación en el Puerto de Bilbao de una zona de Actividades Logísticas (ZAL), caracterizada en la captación de tránsito internacional.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 14

Incluir en el P.D.I. las actuaciones a acometer en los aeropuertos de Bilbao-Sondika, Vitoria-Foronda y Donostia-Hondarribia, de conformidad con el convenio sobre infraestructuras suscrito entre el Gobierno Central y el Gobierno Vasco en 1989.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

José María Chiquillo Barber, Diputado de Unió Valenciana, adscrito al Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo establecido en el vigente Reglamento de la Cámara, presenta las siguientes Propuestas de Resolución al Plan Director de Infraestructuras que se adjuntan.

Madrid, 17 de octubre de 1995.—El Portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, Diputado de Unió Valenciana, **José María Chiquillo Barber**.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 15

NUMERO 1

— El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en materia de carreteras, tenga en consideración, por su especial incidencia económico-social para la Comunidad Valenciana las siguientes infraestructuras:

— Máxima prioridad a la autovía Valencia-Teruel-Zaragoza-Huesca-Somport hasta Francia.

— Prioridad a la ejecución definitiva de la autovía Valencia-Madrid a su paso por el río Cabriel y entorno.

— Ejecución inmediata del proyecto de ensanchamiento del by-pass o circunvalación de Valencia en todo su trazado.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 16

NUMERO 2

— El Pleno del Congreso insta al Gobierno a que impulse propuestas de infraestructuras y medio ambiente en el ámbito de la Comunidad Autónoma Valenciana que se pueden integrar en la financiación de los fondos de cohesión comunitarios y redes transeuropeas de transportes, tales como: Tren de Alta Velocidad, Corredor Mediterráneo (Francia-Barcelona-Valencia-Alicante), TAV Madrid-Valencia-Alicante, Plan Integral Reforestación y Lucha Contra la Desertización del Area Mediterránea del Estado español, etc.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 17

NUMERO 3

— El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en materia aeroportuaria, considere como actuaciones prioritarias y urgentes los aeropuertos de Alicante y Valencia y los puertos de la Comunidad Valenciana.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 18

NUMERO 4

— El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en materia de infraestructuras de ferrocarriles, tenga en consideración respecto a la Comunidad Valenciana las siguientes premisas:

— Se atribuirá la máxima prioridad a la ejecución de la infraestructura férrea que une Gandía con Denia y su puerto.

— Asimismo, se considerará prioritaria la inversión en la línea férrea de Renfe Xàtiva-Alcoy, para su mantenimiento y relanzamiento como línea comercial y de mercancías.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 19

NUMERO 5

— El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que considere prioritarias las inversiones en la Comunidad Valenciana en materia de infraestructuras y planificación hidráulicas.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 20

NUMERO 6

— El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el PDI contemple en la planificación de las infraes-

estructuras en la Comunidad Valenciana la ejecución y las dotaciones de infraestructura y equipamiento en el seno de actuaciones especiales en materia de infraestructuras turísticas.

A la Mesa del Congreso de los Diputados

Propuesta de resolución de Coalición Canaria sobre el Plan Director de Infraestructuras (PDI).

El Grupo Parlamentario de Coalición Canaria presenta, de acuerdo con lo establecido en el vigente Reglamento de la Cámara, las propuestas de resolución relativas al Plan Director de Infraestructuras (PDI) que se adjuntan.

Palacio del Congreso de los Diputados, 16 de octubre de 1995.—**Adán Martín Menis**, Diputado del Grupo Coalición Canaria.—**José Carlos Mauricio**, Portavoz de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 21

NUMERO 1 SOBRE EL PDI

El PDI como fórmula necesaria de planificación

El Plan Director de Infraestructuras viene a constituir, en su configuración metodológica, un instrumento eficaz y necesario para la planificación y el desarrollo futuro de España.

La elaboración del Plan Director de Infraestructuras (PDI) pretende encauzar y racionalizar la política del Gobierno español en este ámbito durante los próximos 13 años. Este esfuerzo planificador es saludable y positivo, por cuanto en este ámbito de actuación se requieren largos plazos y políticas no coyunturales. Se precisa un Plan basado en estrategias de desarrollo territorial que aprovechen al máximo la potencialidad de las zonas desarrolladas y, asimismo, introduzcan el componente de la solidaridad con el resto de las regiones, que optimicen el empleo de los recursos, den adecuada respuesta a las necesidades del país y se anticipen a los problemas que el desarrollo socioeconómico genera en el territorio. El PDI puede convertirse en un instrumento eficaz y necesario para el desarrollo futuro de España. Es positivo que sus actuaciones se centren en fuertes ejes de impacto sobre la economía y la población como son los transportes, los recursos hídricos y el medio ambiente.

JUSTIFICACION

El esfuerzo realizado en la elaboración del PDI ha de ser reconocido porque representa un paso adelante en la racionalización de las inversiones en infraestructuras,

hasta ahora ordenadas o por planes muy sectoriales, o por la pura arbitrariedad o un voluntarismo más o menos bienintencionado, sin atender a las necesidades globales del territorio.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 22

NUMERO 2 SOBRE EL PDI

Correcciones globales al PDI

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, para adecuar el PDI a la realidad y a las necesidades de la Nación acometa una serie de correcciones significativas en el mismo referidas fundamentalmente a:

— La desigualdad del tratamiento analítico y propositivo que dentro del PDI se manifiesta entre las diferentes materias o capítulos de intervención pública, así como las diferentes volúmenes de financiación atribuidos a cada uno de ellos.

— Definir claramente un sistema de coordinación entre todas las administraciones involucradas, que sea el inicio de una mayor integración entre las actuaciones de la Administración Central con las de carácter autonómico, insular y local.

— Priorizar de forma más clara las inversiones a realizar y su espaciado temporal.

JUSTIFICACION

Un Plan de la complejidad del PDI está permanentemente abocado a revisiones y correcciones para convertirlo en un instrumento operativo. La diferente profundidad y detalle de los análisis y propuestas recogidos en sus apartados (posiblemente en función del grado de avance de la planificación sectorial del Ministerio en cada materia) obliga a desarrollar en mayor medida aquellos capítulos más superficialmente tratados. En la medida en que buena parte de las actuaciones requieren la colaboración de las comunidades autónomas se hace necesario la creación de instrumentos de coordinación con las instituciones autonómicas para la correcta gestión del territorio. Igualmente, es preciso detallar temporalmente los volúmenes de inversión en cada capítulo para que tanto el resto de las administraciones como la iniciativa privada puedan acomodar o acompañar entre ellas su ritmo de actuaciones. Sin calendarios precisos sobre la inversión se producen retrasos en la gestión de proyectos que resultan perjudiciales para el desarrollo.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 23**NUMERO 3 SOBRE EL PDI**

Documentos Específicos sobre Canarias y Baleares como anexos del PDI

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que elaboren Documentos Específicos para Canarias y Baleares que figuren como anexos del Plan Director de Infraestructuras, en los que se globalicen las actuaciones para realidades territoriales tan singulares y, en el caso canario, tan lejana; y se tengan en cuenta todos los condicionantes propios de la insularidad, en sintonía con las determinaciones que con carácter general se establecen en el PDI para el conjunto de la España continental.

JUSTIFICACION

La singularidad territorial de las islas o archipiélagos respecto a los países o regiones continentales es una evidencia que, no por obvia y reconocida, tiene habitualmente correspondencia con las actuaciones que se ejecutan en estos ámbitos. Unas realidades tan singularizadas precisan también de tratamientos específicos, adaptados a las necesidades de cada isla o archipiélago porque, de lo contrario, los resultados no serán los óptimos que cabe esperar de los cuantiosos recursos dedicados a infraestructuras. La historia ha demostrado (y así se ha recogido incluso constitucionalmente) que en Canarias han sido precisas actuaciones diferenciadas del marco común para que sus niveles de desarrollo y bienestar se acercaran a la media nacional.

El Régimen Económico Fiscal de Canarias, sus múltiples singularidades en la adhesión a la UE, el diferente tratamiento legislativo y técnico en materia hidrológica, la existencia de una mayor y más amplia protección de los espacios naturales han sido, entre otras, la expresión de un reconocimiento permanente de sus necesidades diferenciales en las normas constitucionales y las principales leyes del Reino de España. Este reconocimiento obedece a la imposibilidad de aplicar un mero tratado de las políticas sectoriales continentales a un territorio insular, alejado y muy fragmentado, como es Canarias.

Los diferentes atributos de Canarias que, a través de los siglos, han definido lo que se ha dado en denominar «el hecho diferencial canario» aconsejaron desde 1852 la vigencia de un marco económico y fiscal para el archipiélago que tuviera en cuenta las singularidades de su territorio. Su insularidad muy fragmentada, la lejanía de la Península y de todo el continente europeo, su reducida dimensión superficial y su alta densidad demográfica, la carencia de recursos naturales y especialmente de agua, sus difíciles condiciones orográficas y geológicas y su escaso desarrollo económico indujeron a preservar, actualizándolo a las circunstancias actuales, un modelo económico y fiscal diferenciado, que fue asimismo respetado por la UE.

Si los enormes hándicaps y problemas que un esbozo como el descrito representan para el desarrollo y bienestar de un territorio de apenas 7.500 kilómetros cuadrados con casi dos millones de habitantes «de hecho» han dado lugar hasta ahora a un reconocimiento diferencial en materia económica y fiscal, es necesario asimismo que esa singularidad se tenga en cuenta a la hora de planificar y ejecutar la política territorial, y más específicamente la de infraestructuras, tan esencial para el desarrollo como las especificidades fiscales. Hasta ahora no ha existido esa visión, como tampoco existía una concepción global de las infraestructuras como elementos dinamizadores y configuradores del potencial de desarrollo de un territorio.

El avance cualitativo que representa el PDI no lo será tanto en Canarias si no se atienden sus muy específicas necesidades en esta materia. Porque, de la misma forma que su orografía ha impedido hasta ahora desarrollos muy costosos en el continente como es el ferrocarril, su alejamiento e insularidad requiere más y mejores inversiones en materia de puertos y aeropuertos que no sean soportadas totalmente por el usuario (porque no ha de olvidarse que, en Canarias, los puertos y aeropuertos, los aviones y los barcos cumplen la misma función que en zonas costeras peninsulares y, además, han de suplir a la carretera y el ferrocarril). De la misma forma que su fragilidad medioambiental o su carencia de agua demandan actuaciones muy deferentes a las concebidas globalmente para el ámbito peninsular.

La compensación del «coste de la insularidad» es un mandato que el legislador constitucional estableció con claridad en el artículo 138 de la Ley de Leyes. Dice ese precepto: «El Estado garantiza la realización efectiva del principio de solidaridad consagrado en el artículo 2 de la Constitución, velando por el establecimiento de un equilibrio económico adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español, y atendiendo en particular a las circunstancias del hecho insular». En ese sentido, el Régimen Económico Fiscal de Canarias es uno de los cauces por los que se expresa la solidaridad del conjunto de España con sus islas más alejadas. Pero no es ni debe ser el único.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 24**NUMERO 4 SOBRE EL PDI**

Financiación de las infraestructuras en Canarias

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que considere que las especiales y fundamentales condiciones de Canarias obligan a que la inversión realizada en infraestructuras en el Archipiélago sea equivalente, al menos, a la media nacional en pesetas por habitante. Porque a sus especificidades territoriales y a sus déficit de infraestructura se suman unos menores

índices de renta y unas tasas de paro mucho más altas que el conjunto nacional.

Las inversiones que no pueden llegar a Canarias para mejorar o extender una inexistente vía férrea han de canalizarse hacia otros medios de transporte. La financiación de las infraestructuras, inclusive en puertos y aeropuertos, no deberá realizarse exclusivamente con cargo a los usuarios de las mismas por su incidencia directa en el coste de vida de la región, incluyéndose como tales infraestructuras a los propios medios de transporte: autobuses, buques y aviones.

JUSTIFICACION

Si se analiza la participación de Canarias en la financiación del PDI por cada capítulo del mismo, llegamos a la conclusión de que de los 18,75 billones de pesetas podrían corresponder a esta región aproximadamente 359 mil millones, de los cuales 105 mil correspondían a la financiación extrapresupuestaria de los puertos y aeropuertos y 254 mil millones serían con cargo a los PGE. De estas cifras podemos concluir que a Canarias no sólo no se le consideran las características específicas ya enumeradas en otras propuestas y en el propio informe de Coalición Canaria sobre el PDI, sino que se produce un déficit de inversión por habitante respecto a la media nacional de más del 50%, ya que, según nuestros cálculos, la inversión total nacional por habitante alcanza la cifra de 342.156 pesetas, mientras que la inversión por habitante correspondiente a Canarias sólo ascenderá a un montante aproximado de 158.000 pesetas. (En algunos apartados como el aeroportuario los proyectos de inversión del Ministerio se han incrementado notablemente en los últimos meses, pero, aun así, no se varía de forma significativa el ratio de inversión por habitante.)

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 25

NUMERO 5 SOBRE EL PDI

Consideraciones de las Islas como áreas metropolitanas

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que las islas de Tenerife y Gran Canaria sean consideradas en el PDI en la categoría de Gran Área Metropolitana. Y el tratamiento para Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera y El Hierro debe asimilarse al contemplado para las ciudades de más de 50.000 habitantes.

JUSTIFICACION

El conjunto de las peculiaridades canarias ya señaladas en otras propuestas de resolución diferencia su marco territorial, perdiendo sentido en este archipiélago

hablar de zonas metropolitanas, o de concentraciones poblacionales en ciudades de tamaño mediano o pequeño, o de conectividad de núcleos de población aislados, etcétera, tal como se dimensiona y clasifica en el actual Plan Director de Infraestructuras tanto para los análisis como para las actuaciones a acometer en el futuro.

El papel tan fuerte que las infraestructuras desempeñan en la configuración final del territorio donde se implantan definen otra característica diferencial: el binomio insularidad-planificación territorial.

La influencia de las infraestructuras básicas en el comportamiento de los procesos de ordenación insular se pone continuamente de manifiesto tras la entrada en servicio de cualquiera de las grandes piezas del sistema general de infraestructuras en las Islas. Pueden citarse como ejemplos la introducción de los procesos de desalación de agua de mar en las islas más orientales del archipiélago canario, la apertura de la Autopista del Sur en la Isla de Tenerife o la construcción de un aeropuerto en la Isla de El Hierro. La dependencia de la estructura territorial insular de alguna de estas intervenciones guarda poca relación con la que una actuación análoga supondría en general en cualquier zona del continente.

Los programas de actuación en ciudades y la clasificación que establece el PDI de las mismas según su tamaño requiere de una nueva definición de categoría: la «insular».

Es evidente que en Canarias a ninguna de sus ciudades le sería de aplicación directa el concepto de Gran Área Metropolitana, cuya población debe superar por definición el millón de habitantes. Pero, en la práctica, si se analiza el funcionamiento territorial de las dos Islas capitalinas, **Tenerife y Gran Canaria, se descubre fácilmente que ambos territorios funcionan de hecho como Gran Área Metropolitana**, tanto por su densidad demográfica como por la intensidad de sus comunicaciones interiores y la magnitud de sus movimientos de pasajeros y mercancías con el exterior. Puede hablarse, por lo tanto del **concepto «isla-ciudad»** para referirse al funcionamiento de ambos territorios. Y todo ello, además, con la complejidad añadida de la insularidad alejada, una orografía que ralentiza y encarece las comunicaciones exteriores, una crónicamente escasa disponibilidad de agua, un medio ambiente sumamente frágil, una limitada disponibilidad de suelo y un alto porcentaje de superficie protegida.

Por estas razones, las islas de Tenerife y Gran Canaria deben ser consideradas en el PDI en la categoría de Gran Área Metropolitana. Y el tratamiento para Lanzarote, Fuerteventura, La Palma, La Gomera y El Hierro debe asimilarse al contemplado para las ciudades de más de 50.000 habitantes.

El análisis del hecho insular, tanto en el Plan de Transportes para las Grandes Ciudades, como en las Actuaciones concertadas que de él se deriven, habría de tener en cuenta el concepto aquí esbozado de «**isla-ciudad**» considerando la realidad de continuo urbano y ámbito territorial delimitado que lo caracteriza.

En Canarias no existen ciudades grandes o pequeñas en comparación al resto nacional ni los niveles de conectividad y accesibilidad son comparables a los de otras regiones, simplemente porque no son magnitudes comparables. Aquí la magnitud real global es el propio archipiélago considerado en sí mismo dentro de su entorno territorial y geográfico y dentro de él sólo es posible hacer análisis a nivel insular considerando la isla como una unidad diferenciable y no comparable a nivel de magnitud con otros parámetros que puedan utilizarse en la Península o el resto de Europa.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 26

NUMERO 6 SOBRE EL PDI

Santa Cruz de Tenerife-La Laguna como «área metropolitana nacional-regional»

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el supuesto de que no se estime la consideración de las islas como áreas metropolitanas en sí mismas, con diferente tipología de intervención en función de su densidad demográfica, es necesario que el área metropolitana que constituyen Santa Cruz de Tenerife, La Laguna, Tegueste y El Rosario sea calificada en el PDI como «área metropolitana nacional-regional».

JUSTIFICACION

Como quiera que Santa Cruz y La Laguna constituyen una unidad urbana en un área más amplia cercana a los 400.000 habitantes han de ser consideradas como Área Metropolitana en el supuesto de que (como se indica en la propuesta de resolución precedente) no se opte por la consideración de las dos islas capitalinas como unidades metropolitanas en sí mismas.

Aun sin profundizar en la situación de otras zonas del país que merecen una justa atención específica dentro del PDI, no parece probable que los problemas que las aquejan sean mucho peores que los de la infraestructura o sociales relativos a las áreas metropolitanas de Santa Cruz-Laguna o de Las Palmas-Telde, sustancialmente agravadas por el entorno insular en que se encuentran.

Fruto de la precariedad de los análisis realizados es el desigual tratamiento otorgado a las áreas metropolitanas de Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria. Ambas tienen problemáticas similares y ambas sobrepasan el ámbito de los dos municipios que se citan por incluir a otros ubicados en la periferia. El análisis en profundidad del área metropolitana y de la isla como unidad de funcionamiento deben arrojar conclusiones que hagan variar sustancialmente el contenido del Plan. Las densidades de población medias sobre los espacios no protegidos y la concentración poblacional en la

franja costera acercan las cifras de las islas capitalinas a las de Madrid, tal como se ha indicado anteriormente.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 27

NUMERO 7 SOBRE EL PDI

Sistema de transportes terrestres alternativos en Canarias

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que acometa los estudios y las inversiones precisas para la implantación de sistemas de transportes alternativos a la carretera y su incorporación, en su caso, a las previsiones de inversión del PDI en esta materia en el conjunto del Estado. Debido a la actual saturación de carreteras que soportan las islas de Tenerife y Gran Canaria así como las elevadas densidades de población y tráfico se iniciarán proyectos innovadores que puedan garantizar la movilidad integral insular por sistemas alternativos, ya que no está demostrado que las ventajas del ferrocarril frente a la carretera en los territorios continentales no puedan ser trasladadas a las islas con la implantación de alguna modalidad de transporte alternativo no convencional o bien adecuando las infraestructuras de carreteras facilitando carriles exclusivos para los transportes públicos.

JUSTIFICACION

Al menos en las áreas metropolitanas canarias ha de estudiarse un sistema de transporte público alternativo al convencional por carretera, ya que algunas de las vías actuales presentan densidades de tráfico muy por encima de su capacidad teórica y, por las dificultades orográficas, no existe la posibilidad de trazados alternativos sin ocasionar grandes problemas en el medio ambiente.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 28

NUMERO 8 SOBRE EL PDI

Tratamiento de las infraestructuras en Canarias

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en concordancia con la legislación Comunitaria (Tratado de la Unión art. 92.3 y 130.a) y la legislación nacional, otorgue a las islas Canarias un tratamiento especial favorecedor y diferenciado en materia de infraestructuras, políticas de desarrollo económico e integración en las redes transeuropeas de transportes terrestres, marítimos y aéreos.

JUSTIFICACION

Un conjunto variado de artículos contenidos en distintas disposiciones de las administraciones europea y

española, oportunamente puestas en concordancia, proporcionan sobrado fundamento a la pretensión canaria de incluir en el PDI un tratamiento especial.

Poner las bases para la consecución de un espacio sin fronteras, configurar un mercado amplio (en el que personas, mercancías, trabajo, dinero, cultura y un largo etc no sepan de barreras y sí de solidaridad y cohesión económica y social) es el objetivo más importante que se han fijado la totalidad de Estados que componen la Unión Europea. Para conseguirlo, la Comunidad ha de contribuir al establecimiento y desarrollo de redes transeuropeas en los sectores de las infraestructuras de transportes, de las telecomunicaciones y de la energía (artículo 129 B.1 del TUE). Para conseguirlo, la Comunidad va a facilitar la movilidad de personas y mercancías, apoyando todos los proyectos de interés común que sigan sus orientaciones. Se propone, en particular, reducir las diferencias entre los niveles desarrollo de las diversas regiones y el retraso de las regiones menos favorecidas (artículo 130.A del TUE). Además la normativa Comunitaria tiene en cuenta, en particular, la necesidad de establecer enlaces entre las regiones insulares... y las regiones centrales de la Comunidad (artículo 129.B.2 del TUE).

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 29

NUMERO 9 SOBRE EL PDI

Necesidad de la coordinación interadministrativa en Canarias

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que garantice la necesaria coordinación interadministrativa a la hora de ejecutar las inversiones del PDI en Canarias, creando los Consorcios, Organismos o fórmulas de Convenio, Contrato-Programas, etc., que sean necesarios.

JUSTIFICACION

La importancia en las redes interiores de transporte de Canarias de la conectividad por vía marítima y aérea y la obligatoria necesidad de utilizar sistemas intermodales de transportes de competencia estatal y autonómica, así como la política medioambiental, de aguas y costas, sólo puede lograrse a nivel de planificación, priorización de inversiones y seguimiento de las mismas, bajo la necesaria coordinación interadministrativa creando los Consorcios, Organismos o fórmulas de Convenio, Contrato-Programas, etc., que sean necesarios.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 30

NUMERO 10 SOBRE EL PDI

Participación insular en las empresas públicas

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que atribuya una participación activa de las autoridades autonómicas de Canarias en los programas, alcanzando las máximas cotas competenciales en la gestión y planificación de los transportes y sus infraestructuras, así como de participación en las empresas públicas que gestionan estos servicios.

JUSTIFICACION

La ya indicada para la propuesta número 8.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 31

NUMERO 11 SOBRE EL PDI

Inclusión de los equipamientos de la ZEC en el PDI

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el marco del PDI, contemple en la planificación de las infraestructuras en Canarias el establecimiento y las dotaciones de equipamiento, conectividad y comunicaciones de las Zonas Económicas Especiales (ZEC) establecidas en la Ley de Modificación del REF, de forma que se posibilite su constitución y desarrollo futuro.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 32

NUMERO 12 SOBRE EL PDI

Programa Especial de Infraestructuras Turísticas

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el PDI contemple en la planificación de las infraestructuras en Canarias el establecimiento y las dotaciones de equipamiento necesarios dentro de un Programa Especial de Infraestructuras Turísticas, según lo establecido en la Disposición Transitoria Tercera de la Ley de Modificación del REF.

JUSTIFICACION

La Disposición Transitoria Tercera del Régimen Económico Fiscal de Canarias (REF) se refiere a un compromiso de la Administración General del Estado con la Comunidad Autónoma y, en su caso con las administraciones locales, para elaborar y acometer un

Plan Especial de Infraestructuras en las áreas turísticas, que bien podría tener cabida en el Documento Específico del PDI que se elaboren para Canarias.

En Canarias está contrastada la aportación que el sector turístico hace para disminuir los déficit de las empresas operadoras de los transportes terrestres, marítimos y aéreos, ya que la utilización de estos medios de transportes, si se ofrece la suficiente calidad, puede ser masiva para los millones de visitantes turísticos de la región, contribuyendo a rentabilizar las cuentas de resultados de las empresas y a disminuir las aportaciones públicas a las mismas para garantizar los servicios públicos. Por ello, las actuaciones intermodales y la mejora de las infraestructuras en los medios urbanos y turísticos, así como la mejora de los servicios de transporte, son actuaciones que se complementan con la política turística.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 33

NUMERO 13 SOBRE EL PDI

Regulación del transporte terrestre insular mediante contratos-programa

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, de acuerdo con lo establecido en la Ley de Modificación del REF, atribuya a los transportes terrestres en Canarias la consideración de **transporte insular** como concepto integrador y adaptado a esta realidad de los transportes urbanos e interurbanos en las zonas continentales; y deberán asimismo ser considerados, a efectos de planificación e inversiones, como equivalentes a los transportes en áreas metropolitanas, contando con financiación suficiente por la vía de Contratos-Programas Insulares.

JUSTIFICACION

La propuesta es coherente con la argumentación desarrollada en la propuesta de resolución relativa a la consideración de cada isla como área metropolitana.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 34

NUMERO 14 SOBRE EL PDI

Excepcionalidad de los transportes insulares en el marco comunitario

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que realice el esfuerzo necesario para que las regiones insulares nacionales sean consideradas, a efectos de su política de transportes e infraestructuras en rela-

ción con la política comunitaria, dentro del marco específico del artículo 92.3.A del Tratado de la Unión y, por tanto, se permita la adopción de medidas especiales que contribuyan a su desarrollo y que podrían ser no aceptables en el denominado «territorio común» de la UE.

JUSTIFICACION

La Comunidad promueve la leal competencia y, con carácter general, prohíbe las ayudas que provocan una desigual concurrencia al mercado; pero también posibilita, excepcionalmente, las ayudas para favorecer el desarrollo económico de determinadas regiones (artículo 92.3 a) y c) del TUE).

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 35

NUMERO 15 SOBRE EL PDI

Financiación de los Fondos de Cohesión

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que desarrolle propuestas de redes de transportes y medio ambiente en los territorios insulares nacionales que, en el marco del PDI o al margen de él, se puedan integrar en la financiación de los Fondos de Cohesión Comunitarios y Redes Transeuropeas de Transportes.

JUSTIFICACION

La actuación de la Unión Europea para alcanzar estos propósitos se instrumenta a través de los Fondos Europeos del BEI y de otros mecanismos financieros. No es casualidad que el enunciado del objetivo n.º 1 del Reglamento de dichos Fondos sea «fomentar el desarrollo y el ajuste estructural de las regiones menos favorecidas» y que las Islas Canarias configuren una de las regiones incluidas en esta prioridad, con todo lo que ello significa de importante aporte de financiación.

Tampoco es gratuito que el Tratado de la Unión Europea contenga una serie de Declaraciones de la Conferencia de Estados miembros y que la número 26 exprese textualmente: «La Conferencia reconoce que las regiones ultraperiféricas (departamentos franceses de Ultramar, Azores, Madeira y las Islas Canarias) padecen un importante retraso estructural agravado por diversos fenómenos (gran lejanía, insularidad, escasa superficie, relieve y climas difíciles, dependencia económica respecto de algunos productos), cuya constancia y acumulación perjudican gravemente a su desarrollo económico y social».

Considera que, si las disposiciones del Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y del Derecho derivado se aplican de pleno derecho a las regiones ultrapere-

riféricas, ello no obsta para que se adopten disposiciones con vistas a un desarrollo económico y social de estas regiones. Esas disposiciones deberán tener por objetivo a la vez: la realización del mercado interior y el reconocimiento de la realidad regional, con vistas a hacer posible que las regiones ultraperiféricas alcancen el nivel económico y social medio de la Comunidad.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 36

NUMERO 16 SOBRE EL PDI

Disminución de las tarifas en puertos y aeropuertos

De acuerdo con lo establecido en la Ley de Puertos y Marina Mercante y en la Ley de Modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, el Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tenga una especial consideración con las tarifas a repercutir a los usuarios en los puertos y aeropuertos de Canarias que, por su incidencia en el coste de la insularidad y por la competitividad de la región, deberán ser menores y diferenciadas a las del resto del territorio nacional, evitando la financiación de estas infraestructuras exclusivamente por esta vía.

JUSTIFICACION

En numerosas ocasiones, y en el informe sobre el PDI presentado por Coalición Canaria, se ha evidenciado que, en los archipiélagos, los puertos y aeropuertos desempeñan, además, el papel que las carreteras y el ferrocarril ejercen en los territorios peninsulares. Si estas infraestructuras son financiadas con fondos presupuestarios es evidente que resulta discriminatorio e injusto que los puertos y aeropuertos insulares se construyan, amplíen y mantengan con cargo exclusivo a las tarifas pagadas por los usuarios. Por ello, criterios de justicia y equidad justifican unas tarifas menores para estas infraestructuras en las regiones insulares.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 37

NUMERO 17 SOBRE EL PDI

Zonas especiales para el tráfico interinsular en puertos y aeropuertos

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en las infraestructuras de los puertos y aeropuertos de las zonas insulares, por su elevada incidencia en los sistemas intermodales de los transportes en estas áreas, se contemplen zonas especiales habilitadas

para los tráficos interinsulares en ambos modos de transporte que permitan los accesos intermodales directos y estén sujetos a un régimen especial reducido y simplificado de tarifas a los usuarios y trámites administrativos.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 38

NUMERO 18 SOBRE EL PDI

Potenciación de las líneas cortas en el transporte marítimo

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en la planificación de las infraestructuras de las comunicaciones marítimas interinsulares en Canarias preste especial atención a la potenciación de las líneas cortas de pasajeros y mercancías y su interrelación con las infraestructuras de carreteras necesarias para facilitar, abaratar y potenciar su utilización por la población residente y turística de la región.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 39

NUMERO 19 SOBRE EL PDI

Actuaciones urgentes en los puertos canarios

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en materia de puertos, considere como actuaciones urgentes:

- a) Continuar consolidando la política de integración puerto-ciudad en las dos capitales canarias y ampliarla a todos los puertos del archipiélago.
- b) Terminar de desarrollar y ampliar la mejora de las terminales de pasajeros en todos los puertos de las islas y sus áreas intermodales, coordinando las actuaciones con las previstas en el Plan de Puertos de Canarias.
- c) Establecer alternativas de viabilidad para los puertos de La Estaca y de Orzala.
- d) Desarrollar los puertos industriales de Gran Canaria y Tenerife y establecer un puerto alternativo en esta isla para las comunicaciones cortas entre Tenerife y La Palma, consolidando el tráfico con El Hierro y La Gomera.

JUSTIFICACION

Es evidente que los puertos en Canarias desempeñan un papel distinto del que juegan los puertos del territorio peninsular. Las características de nuestro territorio

determinan una intermodalidad en los transportes interiores que hace imposible dar el mismo tratamiento a los puertos centrales de Canarias (S/C. de Tenerife y Las Palmas de Gran Canaria) que a los otros puertos nacionales de gran volumen de tráfico o a los puertos de las islas no capitalinas respecto a otros puertos no principales en el territorio continental.

Los puertos están llamados a ser los motores de la nueva línea de desarrollo económico de la región. En concordancia con este planteamiento el diseño de nuevas instalaciones portuarias localizadas en zonas que permitan desarrollos industriales y comerciales complementarios y dependientes de la actividad portuaria tiene que aparecer como una prioridad. Si no es así los puertos principales de Canarias están condenados a sufrir las limitaciones a su crecimiento que determina la presión del desarrollo urbano sobre las instalaciones portuarias y las restricción de servir a un hinterland limitado.

En el marco de los transportes entre las islas se dibuja un modelo de conexión a través de los puntos más cercanos usando indistintamente instalaciones portuarias dependientes de las administraciones central y autonómica. La coordinación interadministrativa y la posibilidad de acometer con fondos provenientes del PDI las obras portuarias que sean necesarias para establecer este nuevo modelo es también un objetivo prioritario.

Las acciones propuestas son fundamentales para abaratar transporte de las mercancías, bajar o contener el índice de precios, mejorar la competitividad de las Islas y reducir los costes de la doble insularidad.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 40

NUMERO 20 SOBRE EL PDI

Segundo Registro de Aeronaves

El Pleno del Congreso insta al Gobierno a que en las inversiones en infraestructura aeronáutica en Canarias prevea la mejora de los sistemas de almacenamiento, recepción y entrega de la carga aérea y las posibilidades y potencialidades futuras de expansión de un desarrollo industrial aeronáutico de la región, estudiándose la viabilidad de establecer un Segundo Registro de Aeronaves.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 41

NUMERO 21 SOBRE EL PDI

Desarrollo de los reglamentos del REF relacionados con el PDI

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, debido a la extraordinaria relación existente entre determinados aspectos de la Ley de Modificación del Régimen Económico Fiscal de Canarias y el PDI acometa la urgente redacción de los reglamentos de desarrollo del REF.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 42

NUMERO 22 SOBRE EL PDI

Financiación del PDI acorde a las disposiciones del REF para Canarias

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el plan de actuaciones que se ejecute en Canarias en marco del PDI en los próximos años, se emplee el volumen de gasto público que le corresponde, de acuerdo con los principios contenidos en el artículo 3 de la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias.

JUSTIFICACION

Canarias requiere contar para el período de los próximos años con un plan de actuaciones destinado a las islas, que se financie justa y rigurosamente con el volumen de gasto público que le corresponde, de acuerdo con los principios contenidos en el artículo 3 de la ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, que textualmente dice:

1. El coste de la actividad económica en Canarias no debe situar al Archipiélago en una situación de desventaja respecto a la media de las restantes regiones del territorio nacional.

2. La existencia de un régimen económico y fiscal específico en el archipiélago, no dará lugar, en ningún supuesto, a la disminución del volumen del gasto público estatal corriente y de inversión, destinable a las islas en ausencia del mismo.

Debe ponerse en relación dicho precepto con lo dispuesto en los artículos 2, 31, 138, 139 y 158 de la Constitución Española que determinan, respectivamente, la unidad de la nación española; la autonomía de las nacionalidades que la integran y la solidaridad entre todas ellas (artículo 2); la asignación equitativa de los recursos públicos (artículo 31); el aval del Estado para garantizar el equilibrio económico y adecuado y justo entre las diversas partes del territorio español, y atendiendo en particular a las circunstancias del HECHO INSULAR (artículo 138).

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 43**NUMERO 23 SOBRE EL PDI**

Plan Urgente en materia de carreteras

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en materia de carreteras, tenga en consideración respecto a Canarias las siguientes premisas:

A) La inversión prevista en la totalidad del Convenio con el MOPTMA se desarrollará en el horizonte temporal del PDI, en lugar de los veinte previstos por el Convenio.

B) Se atribuirá la máxima prioridad a la Circunvalación de Las Palmas de Gran Canaria, la Red Arterial Circunvalación Santa Cruz/La Laguna y el Enlace Norte/Sur de Icod-Santiago del Teide.

JUSTIFICACION

Una idea de cuán ambicioso es el PDI en materia de carreteras lo da el hecho de que intensidades de 8.000 veh./día en el horizonte de planificación constituyen el umbral crítico que justifica la actuación sobre el itinerario, es decir, su desdoblamiento. Y aún se propone un especial seguimiento de los tramos con más de 5.000 veh./día por si resultara necesario su posterior inclusión en el programa. Paradójicamente, en Canarias sufrimos tramos con cerca de 40.000 veh./día que no sólo no están desdoblados, sino que no está previsto que se desdoblen a lo largo de los próximos 10 años.

Las necesidades que se presentan en las vías más congestionadas y la inferior inversión por habitante que el PDI contempla en Canarias justifican perfectamente los adelantos propuestos para la inversión en carreteras.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 44**NUMERO 24 SOBRE EL PDI**

Subvenciones y tarifa eléctrica para desalación de agua

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que considere del mayor interés que, en la política hidráulica a aplicar en Canarias, debe actualizarse e incrementarse la subvención por desalación; y, asimismo, debe aprobarse una tarifa eléctrica específica y reducida para la desalación, que limite la actual tendencia de los productores de agua desalada hacia la autogeneración y permita reducir sus costes de producción.

JUSTIFICACION

La subvención por desalación de agua de mar no ha variado en los últimos años, mientras que el volumen total

de agua producida se ha incrementado notablemente; por lo que, de hecho, se ha reducido la ayuda por unidad de producción. Por ello se considera del mayor interés actualizar e incrementar la subvención por desalación así como la creación de una tarifa eléctrica específica para la desalación (a precios competitivos) que limitara la actual tendencia de los productores de agua desalada hacia la autogeneración y permitiera reducir sus costes de producción.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 45**NUMERO 25 SOBRE EL PDI**

Política Hidráulica en Canarias y Plan Nacional de Depuración de Agua

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tenga en cuenta que la política hidráulica insular no puede basarse en la generación de nuevas fuentes de recursos, salvo la producción industrial por desalación de agua de mar, cuyo elevado consumo energético constituye un importante factor limitativo. Ha de apoyarse entonces en los tres conceptos básicos: la planificación, el ahorro y la reutilización. Por ello se otorgará una consideración especial para Canarias en el contexto del Plan Nacional de Depuración y los convenios bilaterales que lo desarrollen.

JUSTIFICACION

La producción y utilización de los recursos hidráulicos en las islas se caracterizan por el siguiente conjunto de factores diferenciales: Una marcada prioridad de las aguas subterráneas y de producción industrial sobre las superficiales. Una mayor proporción de la agricultura bajo riego que en otros territorios de la España continental. Un elevado consumo urbano derivado de la gran densidad de población residente y un alto índice de población turística. La estanqueidad de los sistemas hidráulicos insulares, que impide las transferencias de recursos entre ellos. La irreversibilidad de los procesos de agotamiento de los acuíferos interiores y de intrusión marina en los acuíferos costeros. Los sobrecostos en las redes de transporte por la situación de los alumbramientos y la accidentada topografía de los terrenos.

En consecuencia, la política hidráulica insular no puede basarse en la generación de nuevas fuentes de recursos, salvo la producción industrial por desalación de agua de mar, cuyo elevado consumo energético constituye un importante factor limitativo. Ha de apoyarse entonces en los tres conceptos básicos que hoy ya nadie cuestiona: la planificación, el ahorro y la reutilización.

La planificación hidráulica en Canarias es ya una realidad operativa en las islas a través de la figura de los planes hidrológicos insulares y su consiguiente gestión

y desarrollo con base en los Consejos Insulares de Aguas, creados al amparo de la Ley de Aguas territorial.

Es en la reutilización donde se pone de manifiesto la auténtica implicación del concepto de insularidad en el Plan Director de Infraestructuras. La depuración de las aguas residuales y su posterior utilización en los consumos agrícolas son una verdadera alternativa al problema del agua en las Islas.

En la planificación en materia de aguas la singularidad de los sistemas insulares conlleva la necesidad de un tratamiento desagregado de cada una de las islas. Las diferencias que podemos encontrar entre islas orientales y occidentales dentro del Archipiélago Canario en su tratamiento hidráulico son abismales. Quiere esto decir que ni tan siquiera sería suficiente aplicar criterios genéricos de insularidad a la hora de planificar. Y en este sentido no resulta exagerado añadir que incluso en algunas islas llegan a existir las mismas diferencias entre sus vertientes Norte y Sur que las que pueden darse entre la España húmeda y la España seca en la Península. Esta circunstancia, unida al régimen especial de la propiedad del agua en Canarias y al déficit de infraestructuras hidráulicas equilibradoras, hacen que el precio del agua entre zonas separados sólo diez kilómetros varíe en proporciones del 250%.

Una consideración especial para Canarias en el contexto del Plan Nacional de Depuración y los convenios bilaterales que lo desarrollen es el objetivo prioritario en esta materia. Dentro del programa POMAL en materia de Saneamiento y Depuración, Canarias deberá disfrutar de las ventajas derivadas de su consideración de zona prioritaria 1 en cuanto a financiación con cargo a los Fondos de Cohesión, que le permitan realizar programas insulares de saneamiento y depuración que, en el horizonte de una década, consigan recoger y depurar la totalidad de las aguas residuales.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 46

NUMERO 26 SOBRE EL PDI

Plan de Acción Medioambiental para Canarias

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que las actuaciones en materia de medio ambiente, incluidas en el PDI, se mejoren y complementen con el Plan de Acción Medioambiental para Canarias (PAMAC).

JUSTIFICACION

El Plan de Acción Medioambiental para Canarias (PAMAC) contempla programas y acciones referidas a calidad ambiental (actuaciones en relación al impacto de las infraestructuras); calidad ambiental en zonas urbanas y turísticas (entroncando directamente con las ac-

tuaciones en las infraestructuras urbanas de los transportes); mejora de las actuaciones agropecuarias (riegos y aguas depuradas); medio natural y gestión integral de residuos y efluentes (actuaciones relacionadas directamente con los programas de Obras Hidráulicas incluidos en el PDI).

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 47

NUMERO 27 SOBRE EL PDI

Actuaciones en costas a través de Planes Directores Insulares

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el sistema de actuaciones concertadas en costas propugnado por el propio Plan Director se plantee en Canarias mediante siete Planes Directores Insulares, coherentes con los Planes Insulares de Ordenación Territorial, que prioricen las acciones de forma inmediata, ya que este campo está suficientemente estudiado.

JUSTIFICACION

La interrelación costas-turismo-desarrollo económico y social de las regiones insulares españolas es tan manifiesta y evidente como para acometer tratamientos singularizados de la costa en cada una de ellas. De un reciente estudio llevado a cabo por la Consejería de Política Territorial del Gobierno de Canarias sobre las relaciones oferta-demanda de playas en el Archipiélago se deducen resultados muy diferentes para las distintas islas, en función, lógicamente, de las características de la costa y de la capacidad turística actual y previsible.

La toma de decisiones en materia de costas ha obedecido hasta la fecha a sucesivas iniciativas aisladas, bien desde la esfera pública o bien desde la privada, sin una mínima planificación integrada en el conjunto de las intervenciones territoriales de cada isla.

Adán Martín Menis, Diputado del Coalición Canaria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 48

NUMERO 28 SOBRE EL PDI

Entidad única de gestión del litoral

El Pleno del Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que inicie los estudios para configurar una entidad única de gestión del litoral (como existen en otros Estados) que permita superar el permanente conflicto competencial entre las administraciones públicas.

JUSTIFICACION

La concurrencia de competencias de distintas administraciones en la franja litoral supone uno de los mayores «handicaps» que han influido negativamente en las intervenciones costeras en Canarias. El Estado, como responsable del dominio público litoral y de la actividad portuaria general; el Gobierno canario, que ostenta las competencias transferidas de la ordenación de las costas; los Cabildos, como promotores de los Planes Insulares de Ordenación Territorial; los Ayuntamientos, en el desarrollo de su planeamiento municipal y otorgamiento de licencias; sin olvidar los organismos relacionados con la defensa nacional, la policía aduanera, el control de vertidos submarinos, etc., configuran un complejísimo entramado administrativo que impide cualquier modelo de planificación racional en esta importantísima franja del territorio.

La toma de decisiones en materia de costas ha obedecido hasta la fecha a sucesivas iniciativas aisladas, bien desde la esfera pública, o bien desde la privada, sin una mínima planificación integrada en el conjunto de las intervenciones territoriales de cada isla. Muchos de los intentos habidos en esta línea se han visto frustrados ante su vinculación a los procedimientos de concesión administrativa centralizados en la Administración estatal.

Se han llevado a cabo algunas intervenciones públicas en materia de adecuación de nuevas playas, no siempre culminadas con éxito, como lógica consecuencia de todo lo anterior.

Adán Martín Menis, Diputado de Coalición Canaria.

PROPUESTAS DE RESOLUCION DE COALICION
CANARIA SOBRE EL PLAN DIRECTOR DE
INFRAESTRUCTURAS (PDI)

INDICE

1. El PDI como fórmula necesaria de planificación.
2. Correcciones globales al PDI.
3. Documentos Específicos sobre Canarias y Balears como Anexos del PDI.
4. Financiación de las infraestructuras en Canarias.
5. Consideraciones de las Islas como áreas metropolitanas.
6. Santa Cruz de Tenerife-La Laguna, como «área metropolitana nacional-regional».
7. Sistema de transportes terrestres alternativos en Canarias.
8. Tratamiento de las infraestructuras en Canarias.
9. Necesidad de la coordinación interadministrativa en Canarias.
10. Participación insular en las empresas públicas.
11. Inclusión de los equipamientos de la ZEC en el PDI.

12. Programa Especial de Infraestructuras Turísticas.
13. Regulación del transporte terrestre insular mediante contratos-programa.
14. Excepcionalidad de los transportes insulares en el marco comunitario.
15. Financiación de los Fondos de Cohesión.
16. Disminución de las tarifas en puertos y aeropuertos.
17. Zonas especiales para el tráfico interinsular en puertos y aeropuertos.
18. Potenciación de las líneas cortas en el transporte marítimo.
19. Actuaciones urgentes en los puertos canarios.
20. Segundo Registro de Aeronaves.
21. Desarrollo de los reglamentos del REF relacionados con el PDI.
22. Financiación del PDI acorde a las disposiciones del REF para Canarias.
23. Plan Urgente en materia de carreteras.
24. Subvenciones y tarifa eléctrica para desalación de agua.
25. Política Hidráulica en Canarias y Plan Nacional de Depuración de Agua.
26. Plan de Acción Medioambiental para Canarias.
27. Actuaciones en costas a través de Planes Directores Insulares.
28. Entidad única de gestión del litoral.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente

Por medio del presente escrito, con arreglo al artículo 197 de la Cámara, este Grupo Parlamentario presenta las siguientes Propuestas de Resolución al Plan Director de Infraestructuras.

La tramitación parlamentaria del Plan Director de Infraestructuras ha puesto de manifiesto la necesidad de conjuntar los esfuerzos de las administraciones, los agentes económicos y sociedad en general, tras un amplio intercambio de pareceres o debate, para que la ejecución del mismo corrija las tendencias a la concentración del crecimiento económico en grandes áreas metropolitanas; los condicionantes que el modelo de desarrollo, diseñado en el mismo, conlleva para el territorio como bien irrepetible a preservar, y las desviaciones que provocaran las infraestructuras de gran densidad y los modos de alta velocidad declarados prioritarios en el Plan.

El trabajo y las comparecencias realizadas por la ponencia nos llevan a entenderlo como punto de partida, que se debe mejorar, ampliar y redimensionar en su reelaboración, haciendo de él un instrumento flexible abierto a la concertación en la definición de objetivos globales y sectoriales, que facilite una mayor concreción en etapas o períodos de tiempo y se dote de un mecanismo de evaluación permanente en su ejecución. Por todo ello:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a **una reelaboración del Plan Director de Infraestructuras** en base a los siguientes criterios:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 49

1. Que el Plan tenga como concepto globalizador la ordenación y planificación territorial y por tanto elija como objetivo prioritario una mayor cohesión interna de nuestro país, frenando la tendencia a la concentración y corrigiendo los desequilibrios territoriales, a la vez que mejoramos nuestra comunicación territorial con Europa, para lo que se precisa:

a) Realizar un inventario de nuestras infraestructuras y plantearse una mejora sustancial en la gestión de nuestros actuales recursos y de su demanda.

b) Hacer frente a un mayor reequilibrio territorial y poblacional dotando de mejores ofertas a todo el territorio para frenar el abandono rural y las grandes concentraciones urbanas.

c) Hacer frente a un desarrollo rural sostenible para que el Plan se dote de un mayor equilibrio entre el medio metropolitano y urbano y el medio rural.

d) Unir las actuaciones en los archipiélagos por las características territoriales diferenciadoras que en ellos confluyen, haciendo una sección para las infraestructuras en el archipiélago Balear y Canario.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 50

2. Que haya un mayor equilibrio interno, incorporando una política de infraestructuras integrada y no tan escorada al transporte y modalmente a la carretera y el automóvil, para lo que:

a) Debe partir del criterio más global de infraestructuras básicas y la mejora equilibrada de éstas en todo el territorio. Por un lado las infraestructuras destinadas a la prestación de servicios públicos (abastecimiento de agua, electricidad, gas natural, recogida y recuperación de residuos), o las infraestructuras destinadas de servicios de telecomunicaciones (teléfonos, portales y cable), y de otro las infraestructuras del transporte (carreteras, ferrocarril, puertos y aeropuertos), o las infraestructuras relacionadas con la gestión del suelo (mejoras de drenajes, prevención inundaciones, reforestación, control de erosión y preparación de la tierra).

b) Se debe incorporar un apartado sobre las redes de telecomunicación (autopistas de la información) y otro sobre infraestructuras de energía (oleoductos, gasoducto, redes de alta tensión).

c) Un mismo grado de precisión en carreteras, ferrocarril y red viaria en medio urbano, que en costas,

investigación y desarrollo y actuaciones portuarias o aeroportuarias.

d) Se debe plantear un esfuerzo para el desarrollo intermodal más profundo tanto en ciudades como en aeropuertos y puertos.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 51

3. Una visión más central y limitadora del medio ambiente al que en numerosas ocasiones alude de manera desigual e incluso al que destina importantes recursos para actuaciones directamente relacionadas con la protección y desarrollo de los recursos medioambientales (saneamiento y depuración o recuperación de residuos).

Los efectos que las infraestructuras planteadas por el PDI tendrán en el territorio y en el medio ambiente y el modelo de desarrollo que las orienta **deben tener una evaluación de impacto global y sectorial**. Por ejemplo, el volumen de CO₂ que hoy emitimos a la atmósfera y el que emitiremos de aplicar las obras del PDI; el ruido que emitiremos en una sociedad basada en altas densidades de transporte o el impacto de los grandes embalses, o alta velocidad ferroviaria o la regeneración de playas.

a) Realizar una evaluación global o sectorial de impacto ambiental que el Plan provoca.

b) Presupuestación rigurosa de los estudios de evaluación, de impacto, de los costes de corrección de éstos, en todas las infraestructuras incluidas las de transporte interurbano.

c) Mantener como compromiso la reducción de CO₂ a la atmósfera para los próximos años.

d) Incorporar propuestas de racionamiento de la capacidad de infraestructura existente en zonas urbanas e introducir mecanismos de reducción de la presión ambiental.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 52

4. Lograr una propuesta de PDI comprometida de todas las administraciones, es decir, concertar previamente con CC. AA., Diputaciones Provinciales y Municipios (Federación Española de Municipios) para que este PDI no sea una propuesta técnica de la Administración Central que condiciona otras actuaciones administrativas, sino un proyecto común.

De otra parte, corregir en el seno del Plan las limitaciones hacia infraestructuras básicas del MOTMA en transportes y dar paso a una propuesta interministerial más concertada en actuaciones no sólo de transporte, sino con actuaciones de otros Ministerios como Industria o Agricultura, etc.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 53

5. Solucionar la inconcreción del capítulo financiero y del marco económico presupuestario que lo soporta, y máxime en unos años donde la política del ejecutivo es contener el gasto para reducir el déficit público que ya para 1996 supone una reducción de la inversión.

Para que el PDI sea viable, debiera ajustarse de forma realista a la capacidad financiera del Estado y sus distintas administraciones y proponer globalmente y para cada plan sectorial una estrategia financiera que garantice la realización de cada actuación concreta.

Es necesario que el marco económico y presupuestario establezca cuál es la financiación extrapresupuestaria para cada actuación, la base de aportación y los entes públicos o privados que lo realizarán (ejemplo, se debería precisar de dónde saldrá el billón de pesetas para el ferrocarril de alta velocidad).

Madrid, 16 de octubre de 1995.—**Pedro A. Ríos Martínez**, Diputado del Grupo Parlamentario Federal IU-IC.—**Rosa Aguilar Rivero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal IU-IC.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente

Por medio del presente escrito, con arreglo al artículo 197 de la Cámara, este Grupo Parlamentario presenta las siguientes **Propuestas de Resolución** sobre el Plan Director de Infraestructuras.

Definir una Política global del transporte.

La sección segunda del Plan Director de Infraestructuras (PDI) y los capítulos III y IV se plantean una relación detallada de actuaciones de transporte, pero no se aborda con el objetivo de conseguir el intenso desequilibrio poblacional y económico del actual modelo territorial español, sino que concentra inversiones para evitar un sobredimensionamiento del sistema y recuperar niveles de rentabilidad económica de las infraestructuras de transporte a realizar en los próximos quince años.

De otra parte aparece el transporte como variable económica, pero no considera como prioritarios los elementos de servicio público que caracteriza al transporte; apareciendo más importante el transporte como mejor viabilidad de intercambios económicos, que la propia accesibilidad y el derecho a la comunicación entre los ciudadanos.

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que la Sección II del PDI se modifique tanto en su extensión y concreción (haciéndola similar a las demás) como en sus objetivos básicos con los siguientes criterios:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 54

1. La política de transporte debe basarse en el reequilibrio modal, el perfeccionamiento de las infraestructuras y la mejora de los servicios de transporte. Se debe reducir la propuesta de nuevas autovías a las fundamentales para la conexión básica, mejorando la garantía de conservación y mantenimiento de la red existente a la vez que se reduce la partición de la carretera, actuando sobre la velocidad y la fiscalidad. En el mismo grado se debe incrementar la inversión en ferrocarril, prioritariamente en la mejora de la velocidad convencional en toda la red y elevar la velocidad a 160 Km/h. electrificando y desdoblado ésta; y en los tramos de mayor densidad, velocidad alta de 200 Km/h. con tecnología española, aplazando, por tanto, las actuaciones de Alta Velocidad:

a) Evitar la práctica desaparición del ferrocarril como largo recorrido que depende del mallaje territorial de la carretera (casi 5.000 Km. de vía de la actual red tenderán a desaparecer en los próximos años), distribuyendo el incremento en ferrocarril tanto en el de tipo convencional como en el de velocidad alta.

b) Contener la dotación de autovías y alta velocidad hasta una mejor gestión de las actuales infraestructuras, por los niveles de impacto ambiental que suponen desde el punto de vista ecológico y político, ya que el problema del transporte no se soluciona con la sobredotación de infraestructuras.

c) Superar la idea que basa la política del transporte en una política del Automóvil y que puedan desvirtuar al PDI en la realidad como un catálogo de Autovías, envuelto en una retórica del transporte y una ficción de ordenación territorial.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 55

2. Mejorar la intermodalidad del transporte como idea general y en las propuestas a abordar, para evitar una exposición aislada, no integrada al dar directrices para cada modo, por separado: carretera, ferrocarril, aeropuertos, puertos, a pesar de las numerosas citas de «intermodalidad»:

a) No conferir al modo carretera ventajas de situación y nivel jerárquico superior.

b) Aplicar la propuesta intermodal para las comunicaciones de las redes urbanas, ferrocarril y carreteras.

c) Mejorar la intermodalidad de los Aeropuertos con el acceso del ferrocarril.

d) Que la intermodalidad en los puertos, como plataforma logística, lleve consigo programas de actuaciones de mejora y potenciación de las líneas de acceso del ferrocarril y carretera a todos los puertos y no sólo a Valencia, Barcelona y Bilbao.

c) Ampliar las inversiones en los puertos atlánticos de Cádiz y en los cantábricos de Gijón y Santander, así como en los mediterráneos de Alicante y Cartagena.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 56

3. Se debe corregir la propuesta que hace concebir el transporte, la movilidad y sus infraestructuras como instrumentos para consagrar, cuando no agrandar, el estatus económico existente entre las distintas regiones y comarcas del país, con el peligro de aumentar los desequilibrios regionales e incluso la cohesión social necesaria:

a) Evitar la marginación que se deriva en la concreción del Plan, tanto del Oeste de la Península como las periferias de los ejes de desarrollo definidos, es decir, el Noroeste, Sureste y Suroeste y zonas centrales ruralizadas.

b) Tener como objetivo central una mayor cohesión interna antes que una accesibilidad hacia Europa.»

Madrid, 16 de octubre de 1995.—**Pedro A. Ríos Martínez**, Diputado del Grupo Parlamentario Federal IU-IC, y **Rosa Aguilar Rivero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal IU-IC.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente

Por medio del presente escrito, con arreglo al artículo 197 de la Cámara, este Grupo Parlamentario presenta las siguientes **Propuestas de Resolución** sobre el Plan Director de Infraestructuras.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 57

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a resituar en el Plan Director de Infraestructuras sus compromisos de inversión y las actuaciones derivadas de él, incrementando las inversiones en ferrocarril, que se minorarán de Autopistas, bajo los siguientes criterios:

a) Incrementar la conservación en carreteras para mantenimiento y actuaciones dirigidas a mejorar la seguridad vial y aumentar las actuaciones en carreteras nacionales mejorando el trazado, la plataforma y los arcones.

b) Reconvertir las actuaciones de alta velocidad previstas en el Plan, hacia actuaciones de velocidad alta y tecnología española.

c) Contener como actuaciones de gran capacidad o autovías, en la N-340 (Algeciras-Málaga-Almería); N-III (Madrid-Valencia) y en N-301 (Albacete-Murcia);

N-323 (Bailén-Granada-Motril); N-634 (Asturias-Galicia) y N-330 (Zaragoza-Teruel-Sagunto) y N-630 (Benavente-León) y N-II (Cervera-Igualada).

d) En materia de ferrocarril incorporar al Plan Director de infraestructuras como actuaciones estructurantes a 200 Km/h., la variante de Pajares, en Asturias, a la misma vez que la variante Norte; Sevilla-Huelva; Córdoba-Málaga, Chinchilla-Murcia y Madrid-Cáceres. De otra parte, y en actuaciones complementarias y Modernización de líneas, incorporar la línea Madrid-Cuenca-Valencia, recuperar la comunicación ferroviaria del corredor Mediterráneo (Andalucía-Murcia-Alicante), así como el eje ferroviario Barcelona-Vic-Puigcerdá en su tramo Ripoll-Puigcerdá.

e) Reabrir de nuevo el paso transpirenaico del ferrocarril de Canfranc, especialmente para mercancías de forma que complemente la autovía y salvaguarde el Pirineo.»

Madrid, 16 de octubre de 1995.—**Pedro A. Ríos Martínez**, Diputado del Grupo Parlamentario Federal IU-IC, y **Rosa Aguilar Rivero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal IU-IC.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente

Por medio del presente escrito, con arreglo al artículo 197 de la Cámara, este Grupo Parlamentario presenta las siguientes **Propuestas de Resolución** sobre el Plan Director de Infraestructuras.

Transporte público y actuaciones en medio urbano.

Las actuaciones en medio urbano que recoge la Sección IV del PDI proponen la implantación de nuevos servicios, sin ninguna directriz de coordinación con las existentes y la ordenación circulatoria de las ciudades, que les corresponde a los municipios, por lo que son una enumeración de propuestas más que un compromiso concertado. Por ello:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 58

1. Incorporar a la Sección IV propuestas de actuación de reordenación a las infraestructuras básicas existentes y la interconexión con las demás, para evitar actuaciones sobredimensionadas.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 59

2. Que el hilo conductor de las actuaciones en medio urbano atiendan prioritariamente a una mejor orde-

nación de la ciudad y la mejora de la calidad de vida y la movilidad de sus ciudadanos, por encima de ser un mejor instrumento de creación de progreso económico o crecimiento de la competitividad productiva.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 60

3. Apostar también por dotar mejor a las ciudades medias y pequeñas, para evitar los elementos degradantes de las actuaciones en las Áreas Metropolitanas o regiones urbanas; para no consagrar el modelo territorial o poblacional existente, sino corregir los desequilibrios generados por este modelo actual.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 61

4. Tratar como un elemento primordial y básico la dimensión de servicio público estratégico que los transportes públicos urbanos juegan en estas áreas urbanas, al margen de la mayor o menor competitividad de esos conglomerados urbanos en el modelo territorial europeo.»

Madrid, 16 de octubre de 1995.—**Pedro A. Ríos Martínez**, Diputado del Grupo Parlamentario Federal IU-IC, y **Rosa Aguilar Rivero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal IU-IC.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente

Por medio del presente escrito, con arreglo al artículo 197 de la Cámara, este Grupo Parlamentario presenta las siguientes **Propuestas de Resolución** sobre el Plan Director de Infraestructuras.

Favorecer el uso plural de las Infraestructuras del Transporte y la incorporación del uso de la bicicleta.

La progresiva incorporación de la bicicleta como medio de transporte (al trabajo, al colegio, universidad o a la compra), junto a uso como ocio y deporte cada vez mayor, está poniendo de manifiesto la limitación de unas infraestructuras pensadas para el vehículo a motor. Esta realidad está provocando una agudización de los problemas de seguridad vial en el uso compartido de estas infraestructuras. Para ello:

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en el PDI se recoja este compromiso inversor y que origine en los próximos 15 años la dotación de unas infraestructuras que favorezcan el uso generalizado de la bicicleta como símbolo de calidad de vida en el futuro, por lo que debe recoger en su seno:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 62

1. Dentro de la gestión de nuevas infraestructuras de carreteras de alta densidad o vías de conexión la dotación de un arcén amplio y protegido o un carril de uso restringido a la bicicleta, así como dotarles un arcén viable a las carreteras convencionales.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 63

2. Incorporar en las redes arteriales de las grandes áreas metropolitanas o zonas urbanas la dotación de carriles bici que favorezcan el acceso a las ciudades en bicicleta.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 64

3. Que los programas de conservación y explotación de carreteras recogen previsiones para adecuar y mantener en condiciones caminos de servicio paralelos a las autopistas o autovías o los arcenes de la red de carreteras del Estado o las básicas de la red de Comunidades Autónomas, bien señalizadas para facilitar el tránsito de bicicletas.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 65

4. Que se incorporen al PDI las actuaciones de puesta en uso de infraestructuras viarias o ferroviarias en desuso, como vías o itinerarios verdes que promocionen y faciliten uso de la bicicleta como ocio en programas medioambientales del Gobierno Central a convenir con Comunidades Autónomas, Ayuntamientos, Diputaciones Provinciales o las iniciativas privadas colectivas interesadas en promover el ocio en contacto con la naturaleza y las infraestructuras que lo hagan posible.»

Madrid, 16 de octubre de 1995.—**Pedro A. Ríos Martínez**, Diputado del Grupo Parlamentario Federal IU-IC, y **Rosa Aguilar Rivero**, Portavoz del Grupo Parlamentario Federal IU-IC.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente

Por medio del presente escrito, con arreglo al artículo 197 de la Cámara este Grupo Parlamentario presenta las siguientes **Propuestas de Resolución** sobre el Plan Director de Infraestructuras.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 66

«El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que el Plan Director de Infraestructuras se comprometa a un Plan Hidrológico nacional, así como los respectivos Planes de Cuenca que en un próximo futuro garanticen una política austera del recurso agua, basada en políticas de ahorro, de reutilización para regadíos, de complementos de las plantas desaladoras y con limitaciones a la sobreexplotación de acuíferos; al mismo tiempo tendrá que cubrir los déficits hídricos, derivados a pesar de estas políticas, con aportaciones o trasvases puntuales y limitados a las zonas deficitarias agravadas por la sequía y comprometidas con la austeridad.

Asimismo se deberán formalizar y concertar actuaciones con las distintas administraciones y con los agentes privados para democratizar la distribución del agua, hacer transparente la gestión y precio de la misma, con el fin de evitar actuaciones especulativas y desviaciones de uso.»

Madrid, 16 de octubre de 1995.—**Pedro A. Ríos Martínez**, Diputado del Grupo Federal IU-IC, y **Rosa Aguilar Rivero**, Portavoz del Grupo Federal IU-IC.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente

En nombre del Grupo Parlamentario Socialista tengo el honor de dirigirme a esa Mesa para, al amparo de los establecido en el artículo 197 del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentar las siguientes **Propuestas de Resolución** en relación al Plan Director de Infraestructura.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 67

1.^a El PDI constituye el instrumento técnico y político de planificación estratégica del conjunto de las infraestructuras básicas, en el que, con un horizonte a medio y largo plazo, se aborda de forma global e integrada la planificación de las infraestructuras del Estado.

Las infraestructuras desempeñan un papel básico en el sistema económico, proporcionando accesibilidad y permeabilidad a los territorios, favoreciendo la movilidad de las personas, haciendo posible el abastecimiento de recursos necesarios para el desarrollo de la actividad humana y mejorando la calidad ambiental.

El proceso de integración del Espacio Europeo está produciendo una nueva articulación territorial en la que las regiones periféricas, como España, pueden ver reducidas sus capacidades competitivas en la atracción de nuevas actividades agravándose, con ello, los desequilibrios actualmente existentes.

En este contexto, la dotación de infraestructuras condiciona la competitividad del territorio y la integración en el nuevo espacio económico europeo. En países

como España, con una estructuración territorialmente desequilibrada, escasez de recursos básicos, en situación geográfica periférica y menor nivel de desarrollo, la necesidad de mejorar las infraestructuras se manifiesta con especial intensidad.

Asimismo, la calidad ambiental tiende a constituirse como el elemento diferenciador de la nueva Europa y la protección del medio ambiente debe considerarse un objetivo más de política económica, como condicionante básico del desarrollo sostenible.

La calidad ambiental aparece, por tanto, como un segundo factor clave de competitividad en un escenario europeo caracterizado por altos niveles de densidad demográfica, de industrialización y de urbanización, donde el objetivo de desarrollo económico debe ser sustituido por el de desarrollo sostenible, incorporando una nueva consideración del entorno físico y ambiental.

El Plan Director de infraestructuras asume esta problemática, así como los objetivos de desarrollo económico definidos por la política del Estado y se orienta a la mejora de la dotación infraestructural, dando respuesta a los siguientes retos y exigencias de nuestra sociedad:

— La competitividad territorial que plantea la convergencia con Europa.

— El desarrollo de la equidad espacial y social, orientado a reducir diferencias interregionales y entre espacios urbanos y rurales.

— La conservación de los espacios naturales en los que España presenta clara ventaja en relación con los países de nuestro entorno.

— La necesaria mejora de la capacidad y de la eficiencia de los sistemas de infraestructuras de transportes, que se configuran como elementos sustanciales del desarrollo y de la competitividad de sistema productivo en el contexto de la Unión Europea.

— El abastecimiento de recursos hídricos en calidad y cantidad por constituir uno de los factores más limitativos para el desarrollo de nuestras regiones meridionales y mediterráneas.

— El desarrollo de infraestructuras y equipamientos de carácter ambiental (saneamiento y depuración de aguas, gestión de residuos), como condicionantes de la calidad ambiental, lo que implica sustanciales cambios en la orientación y en el desarrollo operativo de la política de infraestructuras.

El Congreso de los Diputados valora positivamente el esfuerzo de integración y vertebración territorial realizado por el gobierno y comparte la necesidad y oportunidad del PDI de establecer un marco de referencia coherente de las distintas políticas sectoriales, de carácter flexible, adaptable a la evolución económica y tecnológica de la sociedad, con capacidad para ordenar el territorio y garantizar la conservación del medio natural.

Asimismo, considera que el Plan Director de Infraestructuras es la respuesta adecuada a los problemas plan-

teados, para incorporar a España en la nueva dinámica territorial europea y garantiza que el territorio español se integre en el conjunto de las regiones más avanzadas del centro y norte europeos.

Sin embargo, el logro de los objetivos contenidos en el PDI requiere de un impulso decidido de acciones de apoyo que lo complementen, entre las que destacan: la conservación y aprovechamiento de los recursos naturales, el fomento de la competitividad en las políticas sectoriales dirigidas a la utilización del territorio agrícola y forestal, el aprovechamiento eficiente de los potenciales de desarrollo territoriales, la mejora de la calidad de los recursos humanos o la dotación de equipamientos y servicios que favorezcan el desarrollo empresarial.

Adicionalmente, el Congreso de los Diputados considera que por su carácter estratégico y flexible, el PDI constituye el instrumento básico de la política de infraestructuras a largo plazo, susceptible de obtener un adecuado consenso social y político.

En consecuencia, considera necesaria y oportuna la aprobación del Plan Director de Infraestructuras (PDI) presentado por el Gobierno por cuanto que dicho Documento presenta, de forma sistemática y coordinada, las infraestructuras medioambientales, hidráulicas y de transporte que se consideran más necesarias para garantizar un desarrollo armónico, equilibrado y sostenible del territorio nacional y una adecuada calidad de vida a sus habitantes.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 68

2.^a El notable volumen de recursos económicos, públicos y privados, que el desarrollo y ejecución del Plan Director de Infraestructuras requiere y el dilatado horizonte temporal de las actuaciones previstas en el mismo necesitan de una eficaz actividad de control y seguimiento al objeto de mantener permanentemente informados a los contribuyentes del grado de ejecución de los Programas del Plan y del destino de los fondos provenientes de los Presupuestos Generales del Estado.

El Congreso de los Diputados estima que sin esa acción de control y seguimiento podría producirse un divorcio indeseado entre los objetivos del Plan y los ciudadanos que lo financian. Por ello, considera preciso instar al Gobierno a llevar a cabo un programa de seguimiento y control, a través de los órganos específicos que considere oportunos, con el fin de informar puntualmente a la Cámara del grado de cumplimiento de los objetivos sectoriales contenidos en el PDI.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 69

3.^a Teniendo en cuenta que el PDI es un instrumento de planificación a largo plazo que propone actua-

ciones globales no programadas en el horizonte de planificación establecido y que determinados planes sectoriales, como el PHN, pueden exigir diferentes horizontes temporales, el período de 15 años previsto para el cumplimiento de sus objetivos debe ser tomado como una referencia indicativa dentro del carácter flexible del mismo.

No obstante, el Congreso de los Diputados considera de gran interés el conocer con más detalle los desarrollos concretos de la planificación por lo que insta al gobierno a elaborar programas sectoriales con ámbito de aplicación temporal más reducidos.

Asimismo, considerando la posibilidad de que algunos de los objetivos concretos previstos en el Plan Director de Infraestructuras necesite ser modificado o redefinido a lo largo del ámbito temporal de ejecución del Plan Director de Infraestructuras, el Congreso de los Diputados estima que, cuando dichas modificaciones supongan alteración importante de los objetivos del Plan o de los Programas Sectoriales en que el mismo se materialice, el Gobierno debe informar a esta Cámara a través de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente o de aquella Comisión que, en el futuro, pudiera desarrollar las funciones actualmente encomendadas a la misma.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 70

4.^a El Congreso de los Diputados valora positivamente las consideraciones ambientales incorporadas en el PDI, que desempeña un papel integrador entre la política de infraestructuras y la política de conservación del medio natural, incorporando los principios comunitarios de política ambiental, de tratamiento de los problemas ambientales en su origen y de internalización de costes externos, de acuerdo con los planteamientos del V Programa de Acción Comunitaria en Medio Ambiente y de los compromisos internacionales adoptados en la Cumbre de Río de Janeiro.

Reconoce también el grave proceso de deterioro ambiental, que en nuestro país se manifiesta en la degradación de los entornos urbanos y espacios naturales, y con especial intensidad en la desertización y erosión de grandes superficies del territorio nacional.

Asimismo considera que, en España, la diversidad y calidad de los espacios naturales constituye una ventaja territorial respecto al resto de los países de nuestro entorno, que obliga a condicionar los procesos de decisión en materia de infraestructuras.

Por tanto, estima que dicha riqueza ambiental debe ser preservada y aún mejorada por el Gobierno, instando al mismo a extremar las garantías de preservación del medio ambiente, integrando su defensa desde el principio del proceso de planteamiento de la obra pública e internalizando, igualmente desde el principio, los costes derivados de tal acción.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 71

5.^a El PDI supone una intensiva intervención en el territorio y en el medio natural y requiere, por tanto, una especial consideración sobre los impactos ambientales derivados de la construcción de nuevas infraestructuras. El propio Plan contempla en su sección IV (dedicada al Medio Ambiente) que el inicio del Estudio de Impacto Ambiental (EIA) se realice en las fases previas de planificación, antes de comenzar la elaboración del proyecto mediante una memoria-resumen, en línea con la avanzada y prácticamente ultimada, propuesta de modificación del R. D. 1.302/1986 de 28 de junio. Dicha modificación avanza también en la exigencia de que los EIA tengan carácter global para estudios sobre espacios mayores de territorio y aumentar de esta forma la eficacia de los mismos.

Por ello parece conveniente que en la planificación sectorial o parcial que desarrolle el PDI se incluya una valoración de impacto de los proyectos integrales sobre el conjunto del territorio, para poder tener una visión global que permita conocer los elementos a corregir, en el tiempo adecuado para hacerlo.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 72

6.^a Las infraestructuras de transporte interurbano constituyen el capítulo de actuaciones más importantes del PDI con cerca de 10,7 billones de pesetas de inversión, que representa el 55% del total.

El PDI asume el modelo territorial ya consolidado en España, aunque tiende a superar el modelo radial adoptado tradicionalmente. Sus actuaciones se centran en los ejes de desarrollo ya establecidos, mejorando su red vial e introduciendo medidas correctoras en aquellos puntos donde la concentración de la actividad conlleva a excesivos costes derivados de la congestión.

El Congreso de los Diputados considera adecuados los planteamientos generales del PDI, resaltando por su importancia los siguientes:

— La consideración de la carretera como modo básico del sistema de transportes.

— El criterio de complementariedad y especialización de un sistema de transportes integrado por sus diferentes formas modales.

— La especialización del ferrocarril en el sector de cercanías y en largo recorrido, el tráfico de mercancías o el transporte de pasajeros en alta velocidad en corredores de elevada densidad.

— Los mecanismos de gestión y autofinanciación del sistema portuario y aeroportuario.

— La intermodalidad y el transporte combinado como elementos básicos de un sistema de transportes de mercancías eficiente.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 73

7.^a Considerando la evolución de los tráficos producido en las dos últimas décadas y teniendo en cuenta las previsiones de crecimiento derivadas de la integración europea, se configuran posibles escenarios incompatibles con el desarrollo sostenible.

Por ello, el Congreso de los Diputados recomienda al Gobierno el desarrollo de instrumentos para gestionar adecuadamente las demandas de transporte de forma que el incremento de la actividad económica no conlleve mayores niveles de contaminación ambiental.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 74

8.^a El Congreso de los Diputados recomienda igualmente potenciar el transporte de mercancías por ferrocarril mediante actuaciones de intermodalidad y transporte combinado, especialmente en corredores en los que se producen situaciones de congestión en carretera, mejorando a su vez el aprovechamiento de la dotación de infraestructuras existentes.

En consecuencia, insta al Gobierno a desarrollar programas específicos de actuaciones relacionadas con las interfases puerto-ferrocarril, ferrocarril-frontera, carretera-ferrocarril o plataformas logísticas, así como instalaciones e infraestructuras específicas de transporte combinado.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 75

9.^a El transporte urbano constituye otro capítulo de actuaciones prioritarias con un presupuesto de 3,4 billones de pesetas, en el que se proponen planes intermodales de transporte que potencian el transporte colectivo, incorporando aspectos medioambientales como uno de los más importantes condicionantes de la problemática urbana actual.

Teniendo en cuenta el creciente deterioro ambiental en los grandes entornos metropolitanos en los que se desarrolla la mayor parte de la actividad económica y por tanto de la movilidad, se recomienda al Gobierno la adopción de las medidas oportunas para potenciar el transporte colectivo. La coordinación de todas las administraciones, así como el desarrollo de programas de educación ciudadana, se muestra indispensable en este sentido.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 76

10.^a La situación hídrica de España requiere la adopción de medidas estructurales que, más allá de las actuaciones urgentes provocadas por situaciones co-

yunturales de riadas y sequías, favorezcan la corrección de los déficit territoriales existentes y garanticen la disponibilidad de recursos suficientes para su desarrollo.

Las disfunciones producidas por la irregularidad espacial y temporal del régimen pluviométrico y la distribución espacial de la demanda configuran un escenario de elevado coste para los objetivos de la política hidráulica. Nuestra pluviometría es suficiente, no obstante, para garantizar dotaciones adecuadas a todos los españoles y para todos los usos racionales del agua. Por ello el problema tiene solución si se desarrollan los instrumentos adecuados: infraestructuras de regulación en unos casos o derivación de caudales en otros, desarrollo de tecnologías de oferta no convencional, y muy especialmente medidas de gestión y ahorro, tanto por el lado de la demanda como de la oferta.

Las observaciones incorporadas por el Consejo Nacional del Agua son una buena referencia para seguir avanzando en los objetivos apuntados. Entre estos acuerdos merecen destacarse de manera especial los relativos al ahorro y reutilización del agua, y el esquema de transferencias hidráulicas entre cuencas previsto en el PHN.

Reconociendo la oportunidad de una gestión coordinada de las aguas subterráneas con las superficiales, el Congreso de los Diputados considera que la utilización de aquéllas debe ser realizada con especial sensibilidad por su carácter estratégico en relación con los riesgos de contaminación de espacios naturales de valor ecológico.

El Congreso de los Diputados considera urgente la remisión a esta Cámara del Proyecto de Ley del Plan Hidrológico Nacional, instrumento de planificación hidrológica sin cuyo concurso ninguna política hidráulica podrá dar respuesta satisfactoria a los graves problemas que el país tiene planteados en esta materia.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 77

11.^a Considerando las disfunciones producidas en la utilización de los recursos hídricos en España el Congreso de los Diputados considera imprescindible para conseguir el desarrollo armónico y sostenible que propone el PDI, el desarrollo de instrumentos específicos de gestión de la demanda, lo que aconsejaría una revisión del régimen económico-financiero establecido en la vigente Ley de Aguas, extensible tanto a la cantidad como a la calidad de los recursos hídricos.

Sin embargo, el Gobierno debe tener en cuenta la importancia que para nuestra agricultura tiene la disponibilidad y coste del recurso hídrico, que condiciona su viabilidad y competitividad en un contexto europeo y mundial con ventajas comparativas y menores costes de producción.

En consecuencia, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a introducir mecanismos de ahorro de agua en la agricultura, compatibles con la viabilidad

económica de la misma, ya que de ello depende la persistencia de esta actividad económica de relevante interés social.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 78

12.^a La extrema fragilidad de la franja litoral española, en la que se concentra casi el cuarenta por ciento de la población española y la mayor parte de las afecciones derivadas de la industria turística, viene siendo eficazmente protegida en los últimos años por las limitaciones de uso contenidas en la Ley de Costas y por las medidas de protección del dominio Público Marítimo Terrestre contenidas en la misma, con especial atención a la preservación de la biodiversidad en el litoral.

El Congreso de los Diputados valora como muy positiva la eficacia de las actuaciones de protección del litoral dentro del marco establecido en la Ley de Costas e insta al Gobierno a desarrollar con especial interés una adecuada coordinación con otras administraciones competentes en materia de vigilancia y gestión de las mismas, con especial atención a la preservación de la biodiversidad en el litoral.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 79

13.^a A pesar de la situación de ventaja relativa medio ambiental en la que se encuentra España en relación con los países industrializados de la Unión Europea, existen en nuestro país importantes carencias tales como la depuración de aguas residuales y la gestión de residuos urbanos e industriales, áreas donde persisten serios déficit de infraestructuras y equipamientos que dificultan su adecuada corrección y gestión.

El Congreso de los Diputados estima que la recuperación de aguas residuales contribuiría grandemente a optimizar la gestión y uso de los escasos recursos hidráulicos disponibles e insta, por ello, al Gobierno al cumplimiento del Plan Nacional de Depuración y Saneamiento de Aguas Residuales cuyos contenidos se juzgan adecuados y viables.

Los destacados resultados conseguidos en el Plan Nacional de Saneamiento deben ser una experiencia a tener en cuenta en otras planificaciones con las CC. AA. y Ayuntamientos.

En cuanto a la gestión de Residuos el Congreso valora que se trata de uno de los problemas ambientales más graves de las sociedades urbanas desarrolladas y con importante repercusión sobre la calidad de vida de los ciudadanos, por ello el Congreso de los Diputados insta al Gobierno al efectivo cumplimiento de la Directiva 91/689 mediante el rápido desarrollo y ejecución del Plan Nacional de Residuos Peligrosos y el Plan Nacional de Recuperación de Suelos Contaminados.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 80

14.^a La capacidad de financiación determina la viabilidad práctica del PDI. El volumen de inversiones prevista, superior a los 18 millones de pesetas, introduce incertidumbre sobre la posibilidad material de llevarlo a cabo, en determinados escenarios económico-presupuestarios.

El cumplimiento de los objetivos marcados en el PDI exige de los Presupuestos Generales del Estado el mantenimiento de un elevado ritmo inversor, mientras que el cumplimiento del Programa de Convergencia obliga a un riguroso control del déficit público.

El Congreso de los Diputados considera necesario compatibilizar los Objetivos de inversión previstos en el PDI con las políticas de ajuste presupuestario, sin recurrir, por ello, a utilizar la inversión pública como variable de ajuste. En este sentido, sería deseable, que el objetivo establecido en el PDI de una aportación del 1,2% del PIB, fuera mantenido por los Presupuestos Generales del Estado para el desarrollo de infraestructuras.

Considerando además que las infraestructuras de alta calidad que se contemplan en el PDI trascienden los objetivos de cohesión social y territorial, finalidad básica del Estado del Bienestar, para aportar mejoras de eficiencia a un sistema productivo de carácter privado, parece oportuno explotar nuevos mecanismos con objeto de repercutir los costes de las infraestructuras a los usuarios.

En consecuencia, insta al Gobierno a desarrollar mecanismos de financiación extrapresupuestaria de forma que pueda garantizarse un marco financiero adecuado a las previsiones del Plan.

Asimismo, considerando que el crecimiento de la demanda de transporte tiende a configurar escenarios insostenibles a largo plazo en relación a las emisiones de gases contaminantes recomienda al Gobierno la implantación de instrumentos de gestión de la demanda.

El Congreso de los Diputados considera que la implantación de una «ecotasa» podría servir a los diferentes objetivos expuestos de incrementar los recursos financieros para la realización del PDI e introducir al mismo tiempo medidas ambientales de control de la demanda, por lo que insta al Gobierno que explore las posibilidades de su implantación.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 81

15.^a Las grandes infraestructuras que se proponen en el PDI son competencia del Gobierno de la Nación. Sin embargo, la implantación de estas infraestructuras en el territorio puede afectar competencias de otras administraciones que necesiten para conseguir un buen resultado, la coordinación permanente entre los distintos organismos afectados.

Por otra parte, desde el punto de vista financiero, existen en el PDI aportaciones fuera de los PGE que necesitan para su realización compromisos previos con las CC. AA. o los entes locales.

Todo ello plantea la necesidad de una dinámica de coordinación y concertación permanentes a lo largo del Plan entre el Gobierno de la Nación, las CC. AA. y los entes locales para conseguir acuerdos a través de diferentes fórmulas económicas y administrativas. La experiencia de la Conferencia Sectorial de Medio Ambiente permite destacarla como un procedimiento adecuado para avanzar por este camino.

PROPUESTA DE RESOLUCION NIM. 82

16.^a La insularidad de las Comunidades Autónomas de Baleares y Canarias aconseja un tratamiento diferenciado del resto del territorio nacional mediante una cuidadosa y coordinada planificación de sus infraestructuras, que tenga en cuenta las siguientes características:

- a) Su situación geográfica, con las capacidades estratégicas que encierra, así como lo limitado y fragmentado de su territorio.
- b) La peculiaridad de su economía, fundamentada en el turismo.
- c) La necesidad de preservar el medio ambiente como principal recurso natural.

A tal fin, el Congreso de los Diputados considera conveniente que las diferentes Administraciones competentes coordinen la planificación, financiación y ejecución de las infraestructuras necesarias para su desarrollo e integración con el resto del territorio nacional.

En este sentido, el Congreso de los Diputados quiere destacar la especial consideración que merece el archipiélago canario en función de la distancia que le separa del resto del territorio nacional y de su menor nivel de desarrollo. Por ello, recomienda la elaboración de un Contrato-Programa-Región de Infraestructuras, que prevea la dotación de infraestructuras en las Islas durante el período 1996-2007 y recoja los compromisos de las diferentes administraciones en orden a su financiación. Tales infraestructuras atenderán de forma equilibrada a las diferentes islas. Las áreas metropolitanas de las islas de Gran Canaria y Tenerife deben tener ambas la consideración de áreas metropolitanas nacional-regionales.

Palacio del Congreso de los Diputados, 17 de octubre de 1995.—El Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

A la Mesa de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente.

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 198 del vigente Reglamento de la Cámara, tiene el honor de presentar, una vez que han concluido los trabajos de la Ponencia designada por la comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, las siguientes Propuestas de resolución al Plan Director de Infraestructuras 1993-2007.

Madrid, 17 de octubre de 1995.—**Rodrigo de Rato Figaredo**, Portavoz.

Una vez concluidos los trabajos de la Ponencia que en su día designara la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso de los Diputados, el Grupo Parlamentario Popular presenta las siguientes Resoluciones al Plan Director de Infraestructuras 1993-2007 que en su día presentara el Gobierno a esta Cámara.

Las resoluciones han sido agrupadas por áreas realizando, para cada una de ellas, una exposición de motivos justificativa de las Resoluciones que se proponen.

I. RESOLUCIONES GENERALES

El Plan Director de Infraestructuras constituye un gran esfuerzo para planificar a largo plazo las infraestructuras que España necesita.

Es una iniciativa política plausible y positiva. Su propia existencia ha obligado a considerar de manera conjunta la ordenación territorial, la dotación de infraestructuras, la elección de algún modelo de desarrollo y la financiación de todo ello.

Sin embargo, como todo primer trabajo tiene fallos graves que deben corregirse.

Es muy desigual en el tratamiento de los distintos temas siendo algunos de ellos claramente insuficientes.

No se establecen mecanismos de seguimiento del Plan Director de Infraestructuras por el Parlamento lo que conducirá a un olvido progresivo a medida que pasen los años y se defrauden algunas expectativas.

Hasta ahora no ha existido el profundo consenso social y político, con partidos políticos, Comunidades Autónomas y grupos sociales que asegure un futuro claro al Plan Director de Infraestructuras.

Plantear que todas las obras previstas en el Plan Director de Infraestructuras podrán ejecutarse en el período 1993-2007 y que por tanto no es preciso establecer prioridades es, a nuestro juicio, un falso planteamiento.

La subvaloración de las obras a ejecutar proviene de que deben considerarse un incremento de los proyectos para lograr el acuerdo con partidos políticos y Comunidades Autónomas, así como un mayor coste de las obras cuando se ejecuten finalmente los proyectos.

Por otra parte, la financiación propuesta difícilmente podrá ser alcanzada como muestran claramente los tres

primeros años de ejecución del Plan y los Presupuestos para 1996.

Además parece ingenuo pensar que las infraestructuras deseables en este momento coincidan exactamente con las precisas dentro de 6 ó 7 años.

El Plan Director de Infraestructuras es más bien un Esquema Director como objetivo inalcanzable en su totalidad y a largo plazo.

A la vista de lo anterior el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones, de carácter general, al Plan Director de Infraestructuras:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 83

1. El Congreso de los Diputados considera que el Plan Director de Infraestructuras constituye un marco a largo plazo de las necesidades de infraestructuras de España y, como tal, indica un objetivo positivo al que debe tender la actuación de todos los Poderes Públicos en los próximos años.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 84

2. El Congreso de los Diputados considera que el Plan Director de Infraestructuras debe ser concretado, por el MOPTMA, en Planes Sectoriales que abarquen los diversos campos que son objeto del Plan y que tengan una duración de 4 a 6 años.

Para llevarlos a cabo el MOPTMA debe abrir un período de consultas con las Comunidades Autónomas para que éstas puedan incorporar, convenientemente razonadas, sus aspiraciones en tanto en cuanto trasciendan de sus Planes Sectoriales.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 85

3. El Congreso de los Diputados considera que al establecerse Planes Sectoriales, que suponen elegir entre diversas acciones posibles contempladas en el Plan Director de Infraestructuras, el MOPTMA considerará como prioridades, entre otras que puedan añadirse, las siguientes:

— Proyectos cuyo análisis coste-beneficio muestren una contribución mayor a la competitividad.

— Infraestructuras que deberían haberse acometido en planes ya concluidos.

— Acciones estructurales que afectan a extensos territorios o grandes concentraciones de población.

— Conexiones de transporte intermodal y transporte combinado.

— Actuaciones en carreteras que compensen disminución de servicios en ferrocarril y viceversa.

— Conservación de carreteras y mayor utilización de las actuales autopistas de peaje.

— Ahorro de agua y modernización de regadíos.

— Depuración de aguas residuales.

- Evaluación y corrección del Impacto Ambiental de las Obras Públicas.
- Mayor utilización de las autopistas de peaje.
- Investigación y desarrollo.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 86

4. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a enviar anualmente, a la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso de los Diputados, una memoria con el grado de cumplimiento del Plan Director de Infraestructuras a través de sus Planes Sectoriales para su conocimiento y debate.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 87

5. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a, en un plazo de entre 5 y 7 años, proceder a la revisión del Plan Director de Infraestructuras, como Esquema Director a largo plazo, con un procedimiento similar al de su elaboración y aprobación actual.

II. CONCERTACION CON LAS CC. AA.

El Plan Director de Infraestructuras que tiene enorme influencia en la ordenación del territorio, competencia exclusiva de las Comunidades Autónomas en su ámbito territorial, no puede tener ningún éxito sin su apoyo.

Este ha sido uno de los más graves fallos del Plan. La coordinación del Plan ha sido insuficiente y las Comunidades Autónomas no han tenido la participación activa que deben tener en el diseño de una política que les afecta muy directamente.

Por otra parte se ha producido una profunda remodelación en Parlamentos y Gobiernos de las Comunidades Autónomas, así como en las Corporaciones Locales, como consecuencia de las elecciones de mayo de 1995, fecha en la que el PDI estaba discutiéndose por la Ponencia encargada.

Debe también considerarse la participación de las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales en la financiación de muchas de las actuaciones contempladas en el Plan.

A la vista de lo anterior el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones, de concertación con las Comunidades Autónomas, al Plan Director de Infraestructuras:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 88

El Congreso de los Diputados considera que antes de elaborar los Planes Sectoriales, consecuencia del Plan Director de Infraestructuras, el MOPTMA debe establecer conversaciones con las Comunidades Autónomas y

Corporaciones Locales emanadas, todas ellas, de las elecciones de mayo de 1995, a fin de que tengan un profundo conocimiento del Plan y puedan aportar iniciativas o actuaciones al mismo.

Lo mismo debe regir para la Comunidad Autónoma de Cataluña que celebra sus elecciones el 19 de noviembre de 1995.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 89

2. El Congreso de los Diputados considera positivo que, dentro de los objetivos del Plan Director de Infraestructuras y de estas Resoluciones, se incorporen aquellas actuaciones, actualmente no contempladas, que por su importancia para una o varias Comunidades Autónomas, el MOPTMA considere como convenientes tras sus conversaciones con los Gobiernos Autónomos.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 90

3. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a adoptar las medidas necesarias para conseguir la mayor integración posible entre sus órganos de planificación y los correspondientes de las Comunidades Autónomas.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 91

4. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a adoptar las medidas necesarias para el establecimiento de un acuerdo global con las Comunidades Autónomas, que tienen la competencia exclusiva sobre Medio Ambiente, para lograr la ejecución de los Planes Sectoriales respetando un determinado objetivo de protección ambiental.

III. DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES

El Plan Director de Infraestructuras refleja bien el carácter periférico de España respecto a Centroeuropa y la evolución futura parece reforzar ese carácter.

Tan sólo el arco mediterráneo tiene una relación geográfica cercana con el mayor desarrollo europeo.

El Plan Director de Infraestructuras señala gravísimos problemas de futuro en el centro de la Península. La experiencia europea muestra que la concentración de crecimiento económico, en las grandes áreas metropolitanas, y el incremento de las desigualdades territoriales no ha cambiado ni parece que vaya a cambiar.

En España este proceso ha sido muy claro en las últimas décadas con la localización industrial y de servicios coincidente con el asentamiento de la población.

La mitad de la población española vive en el 5% del territorio y lo que conceptuamos como zonas desfavorecidas, agricultura de montaña, supone el 38% del territorio; sin embargo, estas zonas poseen, en muchos casos, recursos naturales, como agua, suelo y, sobre todo, capital humano para conseguir un desarrollo sostenible que permita descongestionar las grandes áreas metropolitanas.

Naturalmente las actuaciones de impulsión no deben ser sobredimensionadas a las necesidades presentes y de un futuro cercano, pues ello supondría un injustificado despilfarro de recursos.

Existen serias dudas de que el Plan Director de Infraestructuras, si no favorece, sí se deja llevar por la tendencia natural que producirá, en pocos años, una situación dual en España: un espacio muy pequeño donde se agrupa la mayoría de la población y grandes espacios semidesiertos.

Por otra parte, España dentro de la Unión Europea esta recibiendo fondos de cohesión y fondos estructurales amparados por la filosofía de que es preciso extender el desarrollo a todos los países y no concentrar la renta en muy pequeños espacios.

A la vista de lo anterior, el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones, referentes a los desequilibrios territoriales, al Plan Director de Infraestructuras:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 92

1. El Congreso de los Diputados considera que, de acuerdo con la filosofía de la Unión Europea, concretada en los fondos estructurales y de cohesión, el MOPTMA debe intensificar y, sobre todo, acometer en los primeros años las actuaciones que frenen el proceso de despoblación de extensas zonas de España.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 93

2. El Congreso de los Diputados considera que el MOPTMA, de acuerdo con las Comunidades Autónomas, debe establecer y ejecutar con urgencia los mínimos de infraestructuras que garanticen un desarrollo sostenible a las zonas rurales en proceso de despoblación.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 94

3. El Congreso de los Diputados considera que los Planes Sectoriales, que debe elaborar el MOPTMA, harán una evaluación, en lo que sea posible, de qué contribución tendrán las acciones, que en cada Plan se emprendan, para la corrección o, al menos, no agravamiento de los desequilibrios territoriales.

IV. EJECUCION DEL PDI

El Plan Director de Infraestructuras no contempla la ejecución de las obras contenidas en el mismo.

A juicio del Grupo Popular en el Congreso es relevante para el éxito del PDI cómo se proyectan, contratan y ejecutan las obras.

El sector de las empresas constructoras y consultoras de obra pública tiene una gran participación en el PIB e incidencia en la generación de empleo. Debe tenerse en cuenta que este sector de empresas es de capital mayoritariamente español.

El estudio pormenorizado de los proyectos, la transparencia en la contratación, la ejecución ajustada al coste proyectado y su garantía de calidad son temas que deben ser objeto de la atención del Congreso de los Diputados.

A la vista de lo anterior el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones al Plan Director de Infraestructuras referentes a la ejecución del mismo:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 95

1. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que la adjudicación de proyectos y obras se haga con la mayor transparencia, aplicando con todo rigor la Ley de Contratos de las Administraciones Públicas recientemente aprobada.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 96

2. El Congreso de los Diputados insta a que, con la máxima transparencia, se favorezca la participación de consultores que, contratados por la Administración, controlen la ejecución del proyecto por la empresa adjudicataria.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 97

3. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a crear y mantener una adecuada biblioteca de proyectos que permita afrontar, con garantías, la contratación de obras, reduciendo al mínimo los concursos de proyecto y obra.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 98

4. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a reflejar, en lo posible, en el presupuesto para cada obra los porcentajes correspondientes al proyecto, a la ejecución y al control de calidad.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 99

5. El Congreso de los Diputados considera que deben evitarse las oscilaciones bruscas en la licitación y en la contratación de proyectos y obras dado que tienen un efecto muy perjudicial en la planificación y modernización de empresas consultoras y constructoras, afectando gravemente a la estabilidad en el empleo en este sector.

V. TRANSPORTE TERRESTRE: INTERMODALIDAD, COMBINADO Y FISCALIDAD

El Plan Director de Infraestructuras plantea una red de carreteras que asegure la accesibilidad y movilidad dentro del país y una especialización de otros modos que permita su supervivencia y su utilización de forma económicamente positiva. Al final del período del PDI la distribución entre modos será, más o menos, la existente hoy día que en viajeros x km. es del 90% carretera y 7% ferrocarril.

El fallo grave del PDI es que no es intermodal sino plurimodal. No es un Plan Intermodal sino una superposición de Planes Modales. Parte de un punto de vista concurrencial, no complementario, de los transportes.

De todas formas no debe olvidarse que para el usuario hay libertad de modos. Es él quien decide y no el Estado.

Por otra parte, el PDI no concede suficiente importancia al transporte combinado que es una de las pocas posibilidades que tiene el ferrocarril de aumentar el tráfico de mercancías, disminuyendo el tráfico pesado por las carreteras.

Hasta ahora se han desarrollado de forma bastante anárquica centros de intercambios de mercancías promovidas por Comunidades Autónomas y Asociaciones de transportistas que si bien han tenido un efecto positivo no han tenido, ni podrán tener, una visión global.

Es un lugar común, que recoge el PDI, afirmar que los usuarios de transporte no pagan por el uso de las infraestructuras cuando éstas no son de peaje.

Los estudios, si bien parciales, realizados hasta ahora no avalan esta hipótesis.

A la vista de lo anterior el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones al Plan Director de Infraestructuras referentes a la intermodalidad del transporte terrestre, al transporte combinado y a la fiscalidad en el transporte.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 100

1. El Congreso de los Diputados considera que es necesario un estudio más profundo de la demanda futura de transporte por grandes ejes para poder establecer

prioridades entre las inversiones de los distintos modos que satisfagan esa demanda.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 101

2. El Congreso de los Diputados considera que, dada la libertad de decisión del usuario en la elección de modo de transporte, el incremento deseable de la participación del ferrocarril en el transporte terrestre depende no sólo de las inversiones que se lleven a cabo sino de la mejora de la calidad y del precio del servicio que se presta.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 102

3. El Congreso de los Diputados considera que, para desarrollar el transporte combinado, debe fomentarse la aparición de empresas logísticas y facilitarse espacios para las actividades logísticas, siendo la iniciativa privada quien las desarrolle.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 103

4. El Congreso de los Diputados considera que la ruptura del monopolio de RENFE en la presentación de servicios ferroviarios, permitiendo que otros operadores gestionen trenes, favorecerá una mayor participación del transporte ferroviario en el tráfico de mercancías.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 104

5. El Congreso de los Diputados considera de suma importancia la creación y desarrollo de Zonas de Actividades Logísticas (ZAL) en colaboración con las Comunidades Autónomas y Corporaciones Locales.

Estas ZAL deben ser gerenciadas por la iniciativa privada, aunque mediante aportación de terrenos o actuaciones en infraestructura tengan una participación estatal, autonómica o local, siendo adjudicadas con total transparencia y garantizando la participación de empresas de transporte por carretera a fin de que se produzca el deseable trasvase intermodal de tráfico.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 105

6. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que no se tome ninguna medida, de carácter general, sobre la fiscalidad del transporte sin conocer exactamente que parte del coste de las infraestructuras pagan los usuarios directa o indirectamente.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 106

7. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a no introducir instrumento fiscal alguno de carácter marcadamente recaudatorio, tales como tasa de peaje por uso de autovías, incremento sustancial del impuesto sobre el carburante, ecotasa, etc., si no es en el marco de un profundo cambio en el sistema fiscal, imposición directa o indirecta, que garantice que no aumenta la presión fiscal.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 107

8. El Congreso de los Diputados considera que sólo pueden establecerse tasas o incrementos de impuestos, excepcionalmente, en casos concretos, como son los que vayan encaminados a reducir el consumo de un bien que se considere escaso, los orientados a fomentar una determinada política ambiental, los tendientes a dar una indicación al mercado para que reordene su actividad o a dar máxima urgencia a una obra con participación parcial de financiación privada.

VI. CARRETERAS

El propio PDI reconoce que la financiación prevista resulta insuficiente para lo contemplado en él, a pesar de los 5,5 billones de pesetas de los que 5,2 billones son presupuestarios y garantizan un buen número de actuaciones.

Esta insuficiencia se acentuará cuando se incorpore alguna de las peticiones que sin duda realizarán las Comunidades Autónomas.

El Plan de Autovías, aunque ambicioso, resultará también insuficiente. Los itinerarios contemplados en el Plan son razonables y responden a demandas ciudadanas largamente sentidas. Algunas que puedan suponer duplicación de lo ya existente y no suficientemente utilizado podrían proponerse pero difícilmente compensarán otras demandas no incluidas.

Tiene suma importancia considerar el peaje actual de las autopistas y estudiar fórmulas para aumentar el tráfico por ellas.

En cuanto a peajes futuros la política de la última década de desdoblamiento de carreteras, sin itinerario alternativo, hace muy difícil la introducción de peajes en las que ahora se construyan, excepto peajes muy blandos en algún caso.

La cantidad destinada por el Plan a conservación, a pesar de su magnitud de 1,7 billones, puede ser insuficiente.

El PDI no da la debida importancia a los subprogramas de conservación, especialmente el de Seguridad Vial.

No se contempla, en el PDI, pero es de importancia suma, la conservación de las carreteras de las Comunidades Autónomas y Diputaciones Provinciales, cuyas

necesidades de conservación pueden ser financieramente superiores a la red Estatal.

A la vista de lo anterior el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones al Plan Director de Infraestructuras referentes a las infraestructuras de carretera:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 108

1. El Congreso de los Diputados considera que, ante la demanda creciente de la sociedad de mejoras de la red de carreteras, es preciso tecnificar al máximo los criterios que se aplican para priorizar unas obras sobre otras y, al mismo tiempo, traducir ese método a esquemas fácilmente comprensibles para el ciudadano, dotándolas de la mayor transparencia.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 109

2. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a dar, en la elaboración del II Plan de Carreteras, una participación especialmente activa a las Comunidades Autónomas. Para ello deberá de tener en cuenta las peticiones, razonamientos y ofertas de colaboración, de las mismas, a fin de incluir los proyectos no contemplados en el PDI que éstas soliciten.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 110

3. El Congreso de los Diputados insta al MOPTMA a proyectar con carácter de autovía más itinerarios de los que, razonablemente, puedan ser acometidos a corto plazo.

Estos proyectos se harán de tal forma que todas aquellas obras de acondicionamiento que supongan eliminar travesías, dobles vías en subidas, desdoblamientos de tramos más congestionados, etc., se hagan de acuerdo con un proyecto de futura autovía, es decir, con terrenos expropiados, obras de fábrica, delimitaciones, etc., para que en un futuro, cuando criterios de IMD, vertebración territorial, aportación de Comunidades Autónomas o financiación mixta lo determinen, puedan convertirse en autovía.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 111

4. El Congreso de los Diputados recomienda al MOPTMA abrir una negociación, con participación de las Comunidades Autónomas, con las Sociedades Concesionarias de Autopistas de Peaje a fin de que, respetando siempre el equilibrio económico financiero de la concesión, pueda incrementarse el tráfico por estas au

topistas mediante una baja en los peajes para los usuarios.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 112

5. El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que la partida dedicada a Conservación de carreteras, en los Presupuestos Generales del Estado, se incremente cada año y que en ningún caso la partida de un año sea inferior al del anterior.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 113

6. El Congreso de los Diputados considera que la dotación de partidas suficientes para Conservación de Carreteras debe ser uno de los factores que deben tenerse en cuenta en los convenios que el MOPTMA realice con las Comunidades Autónomas.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 114

7. El Congreso de los Diputados considera que deben incrementarse los fondos destinados a lograr una optimización del uso de las carreteras mediante la mejora de la gestión de tráfico.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 115

8. El Congreso de los Diputados considera que es preciso destinar mucha más atención a los programas de Seguridad Vial, implementándose las recomendaciones que en este tema dio la ponencia del Senado, de forma que la reducción de la siniestralidad se constituya en objetivo básico de la planificación de carreteras.

VII. FERROCARRIL

El Grupo Parlamentario Popular en el Congreso considera que el planteamiento que el PDI hace sobre el ferrocarril es bastante decepcionante.

Hay una profunda discrepancia entre el futuro que se ofrece en la parte discursiva (tráfico de cercanías, transporte masivo de viajeros en relaciones interurbanas y tráfico especializado de mercancías) y los medios que propone y las acciones que planifica para lograrlo.

La inversión total que propone es de 3,2 billones de pesetas de 1992, de los cuales 2 billones son presupuestarios y 1,2 extrapresupuestarios.

Por tercer año consecutivo la inversión anual presupuestaria está por debajo de lo previsto.

No puede, el ferrocarril, plantearse un plan inercial porque supondría, en el horizonte del Plan, su práctica desaparición.

El tren de Alta Velocidad, y más concretamente la línea aprobada en 1988, Madrid-Barcelona-Frontera Francesa, tiene que llevarse a cabo.

El planteamiento que hace el Gobierno a través del PDI, con el planteamiento de financiación en un 70% privada, no parece que lo haga viable.

El Grupo Popular considera que es preciso un esfuerzo adicional mucho más importante de financiación presupuestaria para hacer viable la actuación en Alta Velocidad.

Las líneas regionales de RENFE plantean problemas que deben ser resueltos por acuerdos entre el MOPTMA y las Comunidades Autónomas.

La existencia y futuro de FEVE es una incógnita que debe despejarse.

A la vista de lo anterior el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones al Plan Director de Infraestructuras referentes a las infraestructuras ferroviarias:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 116

1. El Congreso de los Diputados considera que se debe lograr el apoyo social suficiente, tras un auténtico debate, para incrementar, hasta los niveles adecuados, la inversión necesaria para configurar el transporte por ferrocarril convencional, como lo plantea el PDI.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 117

2. El Congreso de los Diputados considera que es necesario acometer la red de Tren de Alta Velocidad y especialmente el tramo, aprobado en 1988, Madrid-Barcelona-Frontera Francesa como una demanda nacional de futuro y de integración en las redes transeuropeas.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 118

3. El Congreso de los Diputados considera que la participación prevista por el PDI para la participación de la financiación privada en los proyecto de Tren de Alta Velocidad, 70%, es excesiva no siendo para ella atractiva. Por este motivo se considera que debe aumentarse la financiación pública, especialmente estatal, sin que ello suponga abandonar las inversiones en la red convencional.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 119

4. El Congreso de los Diputados considera que las redes regionales deben ser mantenidas por acuerdos entre el MOPTMA, RENFE y las Comunidades Autónomas. Para ello deben acometerse obras de conservación e incluso de acondicionamiento y deben variarse las condiciones del servicio, es decir, horarios, precios de los billetes, condiciones de viaje, etc., para lograr una mayor utilización del ferrocarril.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 120

5. El Congreso de los Diputados considera que el Estado debe destinar cantidades a sufragar el déficit de las redes regionales en consideración al carácter no puramente económico que tiene el transporte por ferrocarril.

Orientativamente, sin perjuicio de que se consideren otros criterios, se sugiere que el Estado asegure y sufrague una relación diaria de ida y vuelta de todas las capitales de la península con Madrid.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 121

6. El Congreso de los Diputados considera que debe hacerse un estudio a fondo del futuro de FEVE y de cada una de sus líneas. Si el resultado del estudio así lo aconsejara procedería la integración total o parcial en RENFE.

VIII. TRANSPORTE EN MEDIO URBANO

El Grupo Popular en el Congreso considera que este capítulo del PDI plantea los problemas de forma muy completa, reconoce los errores del pasado y muestra un deseo claro de resolver las grandes deficiencias existentes. Sin embargo y reconociendo la gran dificultad de la situación, las propuestas no están a la altura del diagnóstico.

Es necesaria la concertación y coordinación con Corporaciones Locales y Comunidades Autónomas pero debe evitarse una posición intervencionista, preeminente de la Administración Central, que no se compadece con nuestra ordenación Constitucional.

Un problema especial es el de la integración del ferrocarril en las ciudades. Construir una variante exterior o soterramientos son soluciones extremas que frente a claras ventajas tienen poderosos inconvenientes.

Otro grave problema que el PDI recoge es el aumento del porcentaje de transporte privado en los últimos 20 años en todas las áreas metropolitanas y, todavía de forma más acusada, en los desplazamientos centro-periferia.

Hay que respetar la libertad del usuario pero fomentando el transporte colectivo. No es un problema sencillo ni de fácil solución.

A la vista de lo anterior el Grupo Parlamentario Popular en el Congreso plantea las siguientes resoluciones al Plan Director de Infraestructuras referentes al Transporte en Medio Urbano:

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 122

1. El Congreso de los Diputados considera que es muy conveniente el establecimiento en las áreas metropolitanas de Planes Intermodales de Transporte que supongan un paso más a la financiación de los déficit de transporte e integren la planificación y la ejecución de infraestructuras.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 123

2. El Congreso de los Diputados considera que no puede haber un modelo único de Plan Intermodal. En cada caso habrá de negociarse con las Corporaciones Locales y las Comunidades Autónomas, correspondientes, las particularidades de cada uno de ellos.

Otro tanto debe decirse de las acciones concertadas de transporte y urbanismo.

Se recomienda, por entenderse de utilidad, una negociación con la Federación Española de Municipios y Provincias que permita establecer unas líneas generales de actuación y permita romper situaciones de bloqueo como las que se han producido en el pasado.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 124

3. El Congreso de los Diputados considera que es preciso establecer criterios objetivos, negociados con la FEMP y las Comunidades Autónomas, que permitan establecer prioridades para las costosas actuaciones necesarias para integrar el ferrocarril en numerosas ciudades que sienten intensamente ese problema.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 125

4. El Congreso de los Diputados considera que debe fomentarse el transporte colectivo interurbano pero sobre todo debe fomentarse el transporte colectivo urbano. Ello por motivos de dependencia energética, contaminación ambiental, pérdidas económicas por congestión, etc.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 126

5. El Congreso de los Diputados considera que deben rechazarse medidas penalizadoras del transporte

a) Reducción del IVA de los peajes desde el 16% a un 3% que ya se aplica a otros conceptos en materia de transportes.

b) Considerar gasto deducible de la base imponible del IRPF un porcentaje del gasto que las personas físicas realicen en concepto de peaje.

c) Ampliación de carriles y ajuste de las tarifas de peaje.

Con ello, de llevarse a cabo total o parcialmente, podría evitarse la duplicidad de actuaciones y, a la vez, se lograría un reequilibrio territorial dado que las vías de peaje actualmente sólo discurren por una parte del territorio.

PROPUESTA DE RESOLUCION NUM. 187

NUMERO 12

El Congreso de los Diputados constata que el Plan Director de Infraestructuras no contempla suficientemente la problemática específica de las infraestructuras en los territorios insulares. El desarrollo del Plan Director de Infraestructuras deberá contemplar en detalle y a través de programas de actuación específicos la resolución de las necesidades infraestructurales que afectan a las Illes Balears y a las Canarias.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961