



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1994

V Legislatura

Núm. 183

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 18

celebrada el miércoles, 27 de abril de 1994

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- | | <u>Página</u> |
|--|---------------|
| — Por la que se insta al Gobierno para que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente incluya, dentro de las actuaciones del año 1994, la apertura de un acceso directo que enlace el hospital «Rafael Méndez» de Lorca, con la Autovía del 92, en el tramo Alhama-Puerto Lumbreras. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, Serie D, número 26, de 8-11-93. Número de expediente 161/000051) | 5706 |
| — Por la que se insta al Gobierno para que la ejecución del trazado del tramo del gasoducto Orihuela-Paterna, en la Comunidad Valenciana, no perjudique la Sierra de Mariola. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, Serie D, número 31, de 29-11-93. Número de expediente 161/000061)..... | 5708 |
| — Sobre la protección del delta del río Llobregat y su comarca. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto. (BOCG, Serie D, número 35, de 7-12-93. Número de expediente 161/000077) | 5708 |

	<u>Página</u>
— Sobre la escasa expansión de la Telefonía Móvil Automática en España y las soluciones para corregir tal situación. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG, Serie D, número 52, de 11-2-94. Número de expediente 161/000117)	5708
— Por la que se insta al Gobierno a que tome las medidas oportunas, directamente o en combinación con el Gobierno francés, para que la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau sea incluida en la red transeuropea de transporte combinado como complemento del eje carretero E-7. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, Serie D, número 67, de 4-3-94. Número de expediente 161/000153).....	5712
— Sobre la necesaria adopción de medidas de seguridad en el puerto de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán, Convergència i Unió. (BOCG, Serie D, número 76, de 22-3-94. Número de expediente 161/000162)	5716
— Sobre medidas de seguridad en el puerto de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG, Serie D, número 79, de 28-3-94. Número de expediente 161/000172)	5716

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

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

- **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE EL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS, TRANSPORTES Y MEDIO AMBIENTE INCLUYA, DENTRO DE LAS ACTUACIONES DEL AÑO 1994, LA APERTURA DE UN ACCESO DIRECTO QUE ENLACE EL HOSPITAL «RAFAEL MENDEZ», DE LORCA, CON LA AUTOVIA DEL 92, EN EL TRAMO ALHAMA-PUERTO LUMBRERAS, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000051.)**

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la sesión de hoy. Debate y votación, en su caso, de las siguientes proposiciones no de ley.

Proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente incluya, dentro de las actuaciones del próximo año 1994, la apertura de un acceso directo que enlace el Hospital «Rafael Méndez», de Lorca, con la Autovía del 92, en el tramo Alhama-Puerto Lumbreras. Esta proposición no de ley ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor Ríos tiene la palabra.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene como objetivo hacer frente a la limitación de una infraestructura que, aunque había sido anunciada a bombo y platillo como la autovía del 92, la de la Expo, ha

sido inaugurada en el verano de 1993. Pero no es ese el centro del objetivo de la proposición sino que en una infraestructura de este calado, que además ha tenido a lo largo de su ejecución dos grandes modificaciones para obras complementarias, no se tuvo en cuenta lo que pudiéramos llamar la ubicación de servicios importantes. El Hospital «Rafael Méndez» es un hospital de área, por lo que afecta no solamente a la ciudad de Lorca, a los 70.000 habitantes del municipio de Lorca, sino a todos los municipios limítrofes; afecta al municipio de Aguilas, al de Puerto Lumbreras, al de Totana, en suma, pueden tener que usar permanentemente el hospital aproximadamente 150.000 personas. Pues bien, el acceso a este hospital desde la autovía, que pasa aproximadamente a una distancia de menos de medio kilómetro del mismo, no está recogido en una obra que facilite tanto la entrada como la salida desde la misma. El movimiento que permanentemente supone un hospital, y más en épocas determinadas que están afectadas por la ocupación del ocio, es bastante amplio. Hoy día, el tráfico que viene de Puerto Lumbreras o de Aguilas tiene que hacer maniobras muy complicadas, cuando podría ser sencillo. Es cierto que esta obra puede tener un costo alto, hablando en millones de pesetas, pero cuando la autovía ha costado tanto dinero, miles de millones de pesetas, creo que no sería un problema, máxime cuando esta autovía fue calificada por quien la inauguró, el señor Borrell, como una autovía fabulosa. Vino a decir que no sabía si se encontraba en Murcia o en California, por la calidad de las autovías que se estaban inaugurando, puesto que tenía muchos cruces. Pues precisamente el enlace de esta infraestructura básica no fue tenido en cuenta, y creemos que debe incorporarse.

¿Es una propuesta partidaria de Izquierda Unida, como una invención de radicalidad para poner en entredicho la gestión del Gobierno, del Grupo mayoritario? No. Propuestas municipales del Grupo Socialista en distintos ayuntamientos, gestiones del grupo mayoritario en la Cámara —también mayoritario allí en muchos municipios y en la región—, fueron aprobadas por determinadas institu-

ciones. Por tanto, es una propuesta compartida, sentida, no solamente por los usuarios, sino por las fuerzas políticas.

Estoy convencido de que esta proposición no de ley va a ser apoyada en esta Cámara para que pueda ser abordada. Nuestra propuesta es de que sea dentro de las actuaciones de 1994, dentro del programa-puente o con los remanentes a que nos tiene acostumbrados el Ministerio de Obras Públicas ya que muchas veces dice que aunque no está prevista, entre los dineros que sacamos de aquí y de allá podemos hacer esta obra, y obras no previstas salen hechas y realizadas por pequeñas cuantías, 5.000 ó 6.000 millones de pesetas. Me imagino que esta inversión, que si se hace una buena obra no pasaría de 100 millones de pesetas con un enlace a cuatro cruces, no tendrá mucha dificultad.

En suma, señor Presidente, estoy convencido que por el fin, por el costo y por la utilidad de la obra la proposición va a ser respaldada por esta Cámara, el Gobierno la realizará y, aunque no esté ultimada todavía en el tramo andaluz, podremos tener un servicio positivo para estos 150.000 vecinos de una comarca como la del Guadalentín.

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

En nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), el señor Sedó tiene la palabra.

El señor **SEDO I MARSAL**: Estamos nuevamente ante uno de esos casos particulares de acciones localistas que solicitan una infraestructura menor en unión a otra mayor, a la Autovía del 92, dentro de un ámbito de interés local.

A este tipo de proposiciones nuestro grupo parlamentario en general ha sido reacio en dar el voto favorable. Creemos que este tipo de cuestiones son de gestión más directa sin que tengan que venir a esta Cámara.

Además, en tema menor, he de decir que la proposición no de ley, que tiene fecha de 2 de noviembre de 1993, solicita que la actuación se haga dentro del ejercicio presupuestario de 1994, cosa imposible de realizar, si, además, como se pide, deberían intervenir coordinadamente instituciones locales y regionales en la previa determinación de la solución a adoptar. Por tanto, creemos que esto es imposible de lograr.

Por último, a nuestro entender, el Hospital «Rafael Méndez» actualmente tiene bien resuelto su acceso en una forma racional a través de vías de servicio. Por tanto, nuestro voto no puede ser favorable, será negativo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Popular, el señor Peñarrubia tiene la palabra.

El señor **PEÑARRUBIA AGIUS**: Muy brevemente, casi telegráficamente, por dos razones: la primera, por mi voz que no da mucho de sí esta mañana y en esta ocasión; en segundo lugar, porque el tema tampoco es un asunto mayor.

Es verdad que el acceso al Hospital «Rafael Méndez», de la ciudad de Lorca, que cubre una amplia comarca de la región de Murcia es en estos momentos un acceso insufi-

ciente. Se puede decir que, efectivamente, está perfectamente realizado a través de dos conexiones con la Autovía del Mediterráneo, una antes del hospital y otra después, referido siempre en la autovía con dirección a Andalucía, pero no es menos cierto que ambas salidas, utilizando como se ha dicho aquí, vías de servicio, quedan a tres y cuatro kilómetros respectivamente del hospital con cruces problemáticos regulados por semáforos que suponen un entorpecimiento importante en casos de urgencia y, sobre todo, cara a los usuarios.

Entendemos que la propuesta de Izquierda Unida es razonable. La autovía pasa lindando con el solar del hospital. Es una obra —y aquí el Grupo Popular difiere del planteamiento de Izquierda Unida—, no excesivamente cara y, a mi juicio, de pocas dificultades técnicas. Es una obra que, además, podía realizarse en un breve plazo de tiempo.

Por estas razones el Grupo Parlamentario Popular va a votar afirmativamente esta iniciativa de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Socialista, el señor Amate tiene la palabra.

El señor **AMATE RODRIGUEZ**: También voy a intervenir muy brevemente, casi telegráficamente.

Es verdad que el Hospital «Rafael Méndez», de Lorca, está en una pedanía lorquina, en La Torrecilla, muy cerca de Lorca, y que antes de inaugurarse la autovía A-92 su único acceso lo tenía a través de la N-340. Cuando se inauguró la A-92 se hicieron dos accesos: por la parte sur, viniendo de Almería hacia Lorca, que está a unos tres kilómetros antes de llegar al hospital y por la parte norte en el barrio de San Antonio, se hizo otro acceso, viniendo desde Murcia hacia Lorca, también a tres kilómetros aproximadamente.

Durante la ejecución de la obra se estuvo viendo con la dirección del hospital y con el ayuntamiento lorquino si era necesario hacer un acceso directo desde la autovía, porque es verdad que pasa muy cerca del Hospital «Rafael Méndez», y tanto el ayuntamiento como la dirección del hospital vieron que no era necesario ese acceso —por lo menos ésos son los informes que obran en mi poder— y por eso se decidió mantener exclusivamente los dos accesos que, vuelvo a decir, hacen que el hospital quede situado en el centro, a tres kilómetros de cada uno de los lados. (Rumores.)

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, pido por favor que haya silencio para poder escuchar al ponente y, a su vez, porque tenemos muchas proposiciones no de ley y no queremos terminar tarde.

Ruego guarden silencio.

El señor **AMATE RODRIGUEZ**: Es verdad que ahora mismo hay un problema en el acceso al barrio de San Antonio porque la asociación de vecinos quiere que se entierre una línea de alta tensión que va aérea y, por tanto, ese acceso está cerrado, pero en el acceso sur está perfectamente señalizada la entrada de los enfermos que vienen de la parte de Murcia.

El hospital de mi provincia, por ejemplo, donde se está haciendo ahora mismo la variante de Almería que pasa pegada al Hospital «Torres Cárdenas», no tiene acceso directo y abarca seguramente el doble de enfermos que el de Lorca.

Si no existiera la A-92 y solamente estuviera la N-340 como antes, parece lógico que se pidieran unos accesos distintos porque la N-340 estaba muy congestionada de tráfico, pero lo que ha supuesto para el tráfico en ese tramo la apertura de la autovía hace que con los dos accesos que he comentado, el de la zona sur y el de la zona norte, sea más que suficiente para las necesidades del hospital.

Por ese motivo vamos a votar en contra de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a la votación de la proposición no de ley propuesta por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, por la que se insta al Gobierno para que el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente incluya, dentro de las actuaciones del año 1994, la apertura de un acceso directo que enlace el Hospital «Rafael Méndez», de Lorca, con la Autovía del 92, en el tramo Alhama-Puerto Lumbreras.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO PARA QUE LA EJECUCION DEL TRAZADO DEL TRAMO DEL GASODUCTO ORIHUELA-PATERNA, EN LA COMUNIDAD VALENCIANA, NO PERJUDIQUE LA SIERRA DE MARIOLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000061.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno para que la ejecución del trazado del tramo de gasoducto Orihuela-Paterna, en la Comunidad Valenciana, no perjudique la Sierra de Mariola, presentada por el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor Vázquez tiene la palabra.

El señor **VAZQUEZ ROMERO**: Afortunadamente el tiempo transcurrido entre la presentación de esta proposición no de ley y el día de hoy ha hecho que el objetivo de esta proposición que, como S. S. ha señalado, era proteger la sierra de Mariola del posible daño ecológico grave que pudiera causarse sobre ella haya sido superado. Ha sido superado porque la presión y la actividad de los ayuntamientos de la Vall d'Albaida y de L'Alcoia, de las organizaciones ecologistas de estas dos comarcas del sur de la provincia de Valencia y del norte de la provincia de Alicante, la

actividad de los partidos políticos de la zona y la sensatez de las demandas han hecho que la Conselleria de Medio Ambiente de la Generalitat Valenciana elaborara un riguroso informe de impacto medioambiental que finalmente desaconseja absolutamente el trazado hasta entonces conocido de ese gasoducto entre Paterna y Orihuela —importantísimo para el desarrollo industrial de nuestra comunidad— que ya en la actualidad no seguirá el trazado previsto.

Es verdad que está salvada ya la Sierra de Mariola, lo que hace innecesaria esta proposición no de ley. También es verdad que no conocemos todavía el trazado futuro de ese importante gasoducto, por lo que en este acto procedo a retirar esta proposición no de ley, anunciando que seguiremos atentos al posible nuevo trazado para intentar que el mismo siga los cauces más racionales posibles sin producir no solamente daños medioambientales, sino discriminaciones entre unas u otras comarcas del País Valenciano.

Repito, señor Presidente, retiramos en este momento esta proposición no de ley, que seguramente nos agradecerán tanto S. S. como el resto de los miembros de la Comisión, repito, porque el objetivo de la misma ha sido superado por el tiempo.

Gracias.

El señor **PRESIDENTE**: Muchas gracias, señor Vázquez.

— **SOBRE LA PROTECCION DEL DELTA DEL RIO LLOBREGAT Y SU COMARCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO. (Número de expediente 161/000077.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación pasamos a la proposición no de ley sobre la protección del delta del Llobregat y su comarca, presentada por el Grupo Mixto. ¿Algún representante del Grupo Mixto? **(Pausa.)**

Decae la proposición no de ley.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, entiendo que decae y desaparece del listado de proposiciones no de ley pendientes.

El señor **PRESIDENTE**: A no ser que la vuelva a presentar en debida forma.

— **SOBRE LA ESCASA EXPANSION DE LA TELEFONIA MOVIL AUTOMATICA EN ESPAÑA Y LAS SOLUCIONES PARA CORREGIR TAL SITUACION. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000117.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, a continuación, a la proposición no de ley sobre la escasa expansión de la telefonía móvil automática en España y las soluciones para corregir la situación.

La propuesta la ha realizado el Grupo Parlamentario Popular. El señor Camisón tiene la palabra.

El señor CAMISON ASENSIO: EL 24 de enero de este año nuestro Grupo presentó esta proposición no de ley por la que intentamos que esta Cámara inste al Gobierno para que presente en la misma un estudio referido al análisis de las motivaciones de la escasa expansión del TMA en España y la determinación de las soluciones para corregir esta situación.

Hoy día, aunque últimamente han arreciado las nuevas promesas, el problema sigue vivo. En efecto, el propio Ministerio reconoce su fracaso al desvelar que el número de abonados a principio de 1993 era tan sólo de 180.000, que la expansión a partir de entonces ha sido escasa, y que las previsiones del PNT para el año 1993, eran de 420.000; y para 1994, de 580.000. Este escaso desarrollo se da cuando, por contraposición, el desarrollo en nuestro entorno ha sido espectacular y España se ha quedado absolutamente rezagada en el desarrollo de esta cuestión. Incluso se está incumpliendo la Ley de Modificación de la LOT, cuando hizo la previsión de que el 31 de diciembre de 1993 debía desaparecer este monopolio. Sin embargo, esa fecha ha pasado y este monopolio sigue en manos de Telefónica. A Telefónica, por conveniencia propia, y no la de los ciudadanos, le ha interesado yugular su extensión a pesar del bajo precio de los terminales. Le bastó con tarifar alto y con retrasar la ejecución de infraestructuras.

Analizando, por ejemplo, los datos que ya alguna vez en esta Comisión hemos expresado de Dataquest, que son perfectamente conocidos, vemos que se da la dualidad contradictoria de que estamos en un país como España donde el precio de venta de terminales es el más barato de nuestro entorno (solamente nos gana en esta baratura el Reino Unido, pero hay que reconocer que su expansión es 70 veces mayor que la española) y, sin embargo, el nivel de penetración es el más bajo de nuestro entorno.

Aquí, la concesión de licencias a un segundo operador es una sucesión de pretextos para tratar de justificar los repetidos y reiterados retrasos. Se habla de que no se ha aprobado por el Consejo Asesor de Telecomunicaciones la elaboración del Reglamento. Esto se argumenta como razón justificatoria de esta tardanza. Sin embargo, hasta la fecha el Gobierno no ha sido capaz de establecer y comunicar a los candidatos a la segunda licencia, que llevan varios años de trabajo en España, cuál va a ser el sistema de concurso; todavía no se sabe qué va a autorizar el Ministerio, ni siquiera lo que es peor, cuál va a ser el operador público que transporte sus señales, ni cuál será el sistema de transmisión, con lo cual, en estas condiciones va a ser muy difícil organizar la competencia que nos están reclamando desde la Comunidad Económica Europea. En esta situación, el verdaderamente perjudicado, por supuesto, es el país y su competitividad.

Entretanto Telefónica, lógicamente, como es natural, como empresa intenta aprovechar el tiempo explotando los dos sistemas que tiene y adelantándose al resto para llevar delantera en todo el sistema europeo GSM. Además, se da la circunstancia de que se ha anunciado la posibilidad de

que Telefónica incluso adquiriera las redes de Retevisión y de Hispasat y en ese caso, la neutralidad necesaria sería muy difícil de mantener.

En resumen, nos tememos que la introducción de la competencia en el TMA se está retrasando, pero es que además de hacerse tarde nos tememos que se va a hacer mal, puesto que se va a crear una competencia desequilibrada que va a dar origen a un fuerte número de conflictos. Por tanto, parece lógico que esta Cámara conozca los verdaderos propósitos que tiene el Gobierno respecto a la materia, para que incluso esta Cámara, a través de esta Comisión, que es la competente, pueda marcar los criterios objetivos.

El ministro, señor Borrell, recientemente y en esta misma Comisión, el 16 de febrero pasado, se preguntaba textualmente: ¿cuáles son las características del reglamento? ¿Qué requisitos deben cumplir los operadores? ¿Qué infraestructuras van a estar disponibles para el nuevo operador? ¿Cómo va a poder acceder la red telefónica básica a la numeración? Seguía preguntando: ¿Qué tarifas de acceso va a tener que abonar? ¿Qué especificaciones técnicas va a tener que cumplir? Y continuaba preguntando: ¿Cómo va a ser el concurso? O sea, preguntaba y preguntaba, pero no contestaba. Sí anunció que habría, pronto además, un segundo operador, pero admitió que Francia acababa de convocar un tercer operador con 1.800 megahercios.

Por tanto, en una postura totalmente hamletiana del Ministro que dudaba y dudaba. Dudaba, por ejemplo, textualmente, diciendo que la duda que tiene el ministerio es si el concurso debe ser competitivo, o sea, debe ser una subasta, o debe ser simplemente un concurso de méritos y capacidades. Nos informó que los concursantes prefieren que sea a través de un concurso competitivo, o sea, subasta, estableciendo voluntad para aprobar un canon y a los pocos días nos enteramos que esta aseveración era absolutamente falsa y era justamente lo contrario. Parece, pues, razonable que esta Cámara disponga de un estudio real y verdadero para que pueda opinar. Porque a los siete días de esta comparecencia nos enteramos, nos desayunamos con la noticia de que el ministerio y el propio ministro manifiestan públicamente que reaccionan y endurecen —textualmente— su posición contra la liberalización de las telecomunicaciones, incluido el desarrollo del TMA. Por tanto, es hora de que se termine con esta política de vaivén porque llevamos unos meses que no sabemos a qué atenernos.

El 12 de enero de este año, el propio ministro, en el Senado, cuando intentaba justificar las razones de este retraso, alegaba una razón totalmente inadmisible, pues decía que se debía a la complejidad tanto técnica como legal del proyecto. Si hay complejidad, exigirá más trabajo, pero, desde luego, no justifica el retraso. En los últimos meses estamos viendo esta política de vaivén, ya que en octubre se nos dijo que el Gobierno había retrasado la liberalización de la telefonía móvil hasta el próximo verano —era el verano de 1993—, con lo cual la utilización del servicio por los españoles no se hará efectiva hasta bien entrado el año 1995.

Más recientemente, el 10 de marzo de este año, se nos dice que el Gobierno aplaza la decisión sobre la telefonía móvil de acuerdo con las especificaciones que ha apuntado el Consejo Asesor de Telecomunicaciones. Además, anuncia que todos los asistentes a las últimas reuniones de dicho consejo han manifestado su voluntad de que la adjudicación no se haga por subasta, justamente lo contrario de lo que nos había informado el señor Ministro. Más tarde, hace muy pocos días, el 6 de este mes, se nos anuncia que por fin queda aplazada definitivamente la decisión para la licencia de esta telefonía porque no hay consenso respecto al concurso y que queda aplazada hasta que se tome decisión sobre si dicha licencia se hará por subasta pública o por adjudicación directa. Curiosamente, se anuncia en esa fecha que se prepara ya un «merging» entre España y Holanda. Se anunció incluso en esta Comisión que se había preparado para este año el de Alemania y Francia, incluso haciendo un intercambio de efectivo accionario, y ahora resulta que se anuncia el de España y Holanda, pero da la casualidad que son los dos únicos países, de los Doce, que todavía no han adjudicado el sistema de telefonía móvil. Ello ha obligado a intervenir al Ministerio de Economía y Hacienda que se nos informa está negociando o ha intentado negociar con el señor Borrell el plan de activación de este proyecto. Reconoce el Ministro de Economía que ha habido y está habiendo fuertes discrepancias con el proyecto. Entendemos que si el Ministro de Economía conoce estas discrepancias, este grupo, esta Comisión y esta Cámara, también deben conocerlas.

Es verdad que en este forcejeo parece ser que va ganando el Ministerio de Economía porque al día siguiente se anuncia que Telefónica ha propuesto una rebaja de tarifas de la TMA orientada a captar abonados. Nos congratula la noticia, pero se hace con siete años de retraso y nada nos hace ver que dentro de un mes se dé otro paso adelante en esta política de vaivén.

Creemos que, efectivamente, el Ministerio de Economía va ganando y por eso entendemos que el Presidente del Gobierno, en el Pleno celebrado recientemente en la Cámara sobre el debate del estado de la nación, anunciara desarrollos positivos en esta dirección. Nos congratula que incluso en el debate de las propuestas de resolución se aprobaran dos de las que nosotros presentamos: una, que no es del caso pero que sí afecta a esta Comisión, que es la remisión a esta Cámara de una ley de ordenación del transporte aéreo, que es una necesidad patente; y otra, que afecta directamente a la cuestión que nos ocupa, y es que se proceda a la determinación y puesta en práctica de una serie coherente de medidas sobre evolución de las telecomunicaciones, incluida la TMA. ¿Por qué? Porque nos extraña que ante la serie de iniciativas que sobre la cuestión estamos llevando al Gobierno, el Gobierno reaccione con banalidades.

El 2 de diciembre pasado planteábamos al Gobierno el informe, recabando el texto del estudio técnico relativo al cálculo y determinación de los umbrales de rentabilidad que puede permitir el normal desenvolvimiento económico de los futuros concesionarios de licencias de telefonía móvil automática en función de las distintas alternati-

vas tarifarias, y el Gobierno reaccionó con banalidades. También el 2 de diciembre pasado volvimos a insistir sobre las concesiones de licencias para la explotación de este sistema y otra vez se reaccionó con generalidades. Más recientemente, en fecha 16 de marzo último, ante nuestra iniciativa sobre la garantía de neutralidad en este proyecto, el Gobierno vuelve a salirse de la almendra de la cuestión al decir que se hará de acuerdo con la legislación vigente, lo cual es no decir nada. Es lamentable que para conocer qué ocurre entre bastidores sobre este proyecto, que tanto interesa al pueblo español, tengamos que recurrir a fuentes extragubernamentales y así conocer gran cantidad de contradicciones, por ejemplo, esta situación que no se aclara, porque a nosotros el Ministro nos dice aquí una cosa y fuera dice otra, respecto al sistema de subasta o no.

Nosotros no marcamos aquí nuestra posición, pero creemos que esta Comisión debe opinar al respecto, porque si analizamos los últimos documentos vemos que, por una parte, el documento hecho público por el Ministerio en enero de 1994 dice que el mismo pago al Estado por parte de Telefónica debe ser el del segundo operador, lo que podría entrar en conflicto entre el actual contrato y la concesión de Telefónica. Por tanto, si se adoptara una decisión discriminatoria para el segundo operador y para Telefónica sería totalmente injusto. Y lo mismo podríamos decir en cuanto a las condiciones de interconexión. Creemos que esta Comisión debe exponer los criterios racionales en cuanto a tarifas, en cuanto a infraestructuras y en cuanto a un plan de enumeración.

No tiene sentido que en estos momentos tengamos documentos de toda la evolución de los países de nuestro entorno y no los tengamos del caso español. Aquí tenemos, por ejemplo, todo el dossier francés hecho público en la Cámara francesa sobre el caso similar e incluso un dossier detallado del Ministerio de Industria, Correos y Telecomunicaciones y Comercio Exterior del Gobierno francés sobre el concurso para el establecimiento de una red de radiotelefonía pública terrestre, con vistas a explotar en el territorio nacional francés un servicio de comunicaciones. Conocemos todo el caso francés y el caso español no, por mucho que se nos diga que figura dentro de lo especificado en el libro verde.

Por tanto, y termino, señor Presidente, creo que he expuesto que está perfectamente justificado que reclamemos al Gobierno el estudio a que se hace referencia en nuestra proposición no de ley. Esta Cámara debe estar perfectamente enterada y no debe ser ajena al análisis y perspectivas del TMA, sobre todo para terminar con esta política de vaivén que tenemos en nuestro país en esta materia en los últimos meses. Esta Cámara debe marcar su criterio en materia de tanta trascendencia, y esto es lo que quería exponer ante SS. SS.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieran fijar su posición respecto a la proposición no de ley? (Pausa.)

En primer lugar y en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: En este momento, nuestro Grupo siente una cierta confusión. No sabemos ya qué votar, porque se nos pide en la proposición no de ley un informe que analice las motivaciones de toda la expansión de la telefonía móvil automática. Verdaderamente esta Cámara —nos dice el proponente— debe estar enterada; pero qué más enterada de lo que está, porque con la comparecencia del Ministro, señor Borrell; de la Secretaria de Estado, doña Elena Salgado; del Presidente del Tribunal de Defensa de la Competencia, del Presidente de Telefónica, con los que sobre este tema hemos hablado, e incluso, por encima de toda la información que de ellos ha tenido la Comisión, con la rebaja de tarifas que posteriormente ha habido y con la redacción de una nueva normativa para el concurso del TMA y el resumen de todo lo que ahora nos acaba de exponer el proponente, básicamente el informe ya lo tenemos. Leyendo el «Diario de Sesiones» de hoy tenemos el informe del estado actual de este tema. Por tanto, nuestro grupo no tiene inconveniente alguno en pedir un nuevo informe, pero me parece que, con toda la documentación que la Cámara tiene, ésta era una proposición no de ley que en el día de hoy podía haber sido retirada, como ha sido retirada la número 2, por tener el tema resuelto ya.

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

El señor **RIOS MARTINEZ**: Siempre que se hace una propuesta, ésta debe obedecer al estudio de la situación que tenemos y los datos que se nos han aportado, y la proposición debe intentar resituarse a la Cámara, a los grupos parlamentarios sobre las medidas que debe adoptar el Gobierno. Nosotros partimos de una filosofía que pudieran resumir dos grandes refranes, *sin prisas, pero sin pausa y vísteme despacio que tengo prisa*; sin embargo, a mí me da la impresión de que aquí, después de oír la comparecencia del señor Ministro Borrell, después de ver los documentos que se nos entregaron sobre el proceso de liberalización de las telecomunicaciones en general, por más que aparezcamos reivindicando que se acelere este camino de liberalización de las telecomunicaciones, en concreto la telefonía móvil automática, no lo vamos a conseguir. Al margen de que esté ya en marcha un operador, un competitivo por así decirlo, al margen de que el proceso deba hacerse en un plazo de tiempo para hacerlo bien, al margen de que este proceso de liberalización debiera llevar consigo dos grandes conquistas: una, generalizar el servicio para que lo puedan recibir todos, no los núcleos que puedan ser más rentables, y, dos, que haya una calidad del servicio y unas tarifas que puedan ser asequibles, al margen de todo esto, la propuesta que se nos viene a hacer, después de un comentario sobre que es importante y que se están acarreado ya perjuicios a las personas, entidades y empresas porque no se puede acceder a una libre contratación en régimen de competencia, me da la impresión de que es un apresuramiento en la definición.

En todo caso, entendiendo que al final tendremos que llegar a esto, que la indicación de Europa va en ese sentido, el único problema sería a qué velocidad. Veamos la pro-

puesta que nos hace el Grupo Popular para definir el cómo y la velocidad. Dice: que en el plazo de dos meses el Gobierno presente a esta Cámara un estudio referido al análisis de las motivaciones de la escasa expansión de la telefonía móvil y a la determinación de las soluciones para corregir tan indeseable situación. Entre decir esto y hacer una poesía al sol hay poca distancia, en el sentido de que no se concreta. Lo podríamos votar; nosotros estamos de acuerdo en votarlo, pero hoy con esto no cumplimos ninguno de los dos objetivos: acelerar el proceso y orientarlo hacia una determinada vertiente, distinta a la que ya se ha marcado y se ha anunciado; es más, yo creo que ya hay previsiones sobre esto, según ha anunciado el propio Borrell tanto aquí como en otras comparecencias.

Por tanto, ésta es una de esas proposiciones que podemos votar sabiendo que es una declaración, pero que no propone medidas concretas ni tiene un resultado concreto. Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Martínón, en representación del Grupo Socialista.

El señor **MARTINON CEJAS**: Voy a intervenir con cierta brevedad, que espero que el interviniente del Grupo Popular no considere como descortés a su tan larguísima exposición; realmente es una cortesía con el resto de los miembros de la Comisión.

Paso a fijar posición del Grupo Parlamentario Socialista.

Hay muchas formas de medir si la expansión de la telefonía móvil automática en España ha sido importante o no lo ha sido. Si comparamos los datos habidos entre los años 1986 y 1992, durante seis años, en Europa y en España, veremos que mientras en Europa el número de abonados ha crecido un 1.134 por ciento, en España ha crecido un 5.800 por ciento; por tanto, da la impresión de que nuestra expansión ha sido cinco veces superior a la expansión que se ha producido en la media Europea, aunque también es verdad que hemos partido de una situación de menor expansión.

La proposición no de ley, en su parte expositiva, parece ser —digo *parece ser* porque la redacción no llega a ser lo suficientemente clara, brillante y precisa como para permitir una clara comprensión— que establece una conexión entre la expansión del servicio y el fin del monopolio, y aunque se pone más el acento en la expansión del servicio, parece que lo que se pretende es el fin de la situación de monopolio en la que nos encontramos.

Quiero recordar, como lo han hecho ya otros intervinientes, que está prevista la finalización del monopolio y comenzar una etapa donde intervengan dos operadores en este servicio, en el que se va a pasar de una técnica analógica a una técnica digital, y todo eso está pendiente de un Real decreto, como bien se ha anunciado en esta Comisión por las autoridades del Ministerio, por lo que la petición que hace el Grupo Parlamentario Popular yo creo que es superflua. Es decir, solicitar a estas alturas que el Gobierno, en el plazo de dos meses, remita a la Cámara un estudio acerca de cuáles son las razones para la escasa ex-

pansión del servicio, cuando todos tenemos un libro que se titula «La liberalización de las telecomunicaciones en España», que es un estudio amplísimo, detallado, y muy reciente, además; cuando las diversas comparecencias de las autoridades del Ministerio han informado acerca de los aspectos relativos a las telecomunicaciones y, en particular, a la telefonía móvil automática, parece superflua la petición que hace el Grupo Parlamentario Popular.

Sin embargo, y con el fin de que tampoco se pueda pensar que por parte del Grupo Parlamentario Socialista hay algún inconveniente, estaríamos dispuestos a aceptar la proposición no de ley si el Grupo Parlamentario Popular acepta sustituir el término «estudio» por el de «informe», por considerar que es más propio de la situación actual. Yo creo que no se trata de un nuevo estudio, porque, insisto, los estudios están hechos, son conocidos por los miembros de la Comisión, sino que más bien interesaría un informe sobre cuál es la situación en estos momentos.

Esta es la posición de mi Grupo Parlamentario, señor Presidente, y ruego a los componentes del Grupo Popular que consideren la posibilidad de sustituir el término «estudio» por el de «informe» en el contenido de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Camisón para opinar sobre esta enmienda «in voce».

El señor **CAMISON ASENSIO**: Efectivamente, el Grupo Parlamentario Popular es consciente de que el nombre de «estudio» o «informe» en este caso el hábito no hace al monje, puesto que hay estudios pequeños y minúsculos, intrascendentes, y hay informes profundos, amplios y de mucho contenido. Por tanto, como realmente de lo que se trata es de que ha habido aquí estudios e informes de varios organismos, pero algunos de ellos contradictorios de parte, incluso, del propio Gobierno, que han opinado lo contrario, la postura nuestra es, por supuesto, aceptar la enmienda que nos hace el Grupo Socialista y que quede corregida con ese cambio que propone porque, al menos, creemos que va en la dirección del objetivo de nuestra proposición no de ley.

Eso es todo, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos a votar la proposición no de ley sobre la escasa expansión de la telefonía móvil automática en España y las soluciones para corregir tal situación, modificada con la enmienda transaccional del Grupo Socialista que el señor Camisón, en nombre del Grupo Popular, ha aceptado.

Efectuada la votación, dijo:

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

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE TOME LAS MEDIDAS OPORTUNAS, DIRECTAMENTE O EN COMBINACION CON EL GO-**

BIERNO FRANCES, PARA QUE LA LINEA FERROVIARIA ZARAGOZA-CANFRANC-PAU SEA INCLUIDA EN LA RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE COMBINADO COMO COMPLEMENTO DEL EJE CARRETERO E-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000153.)

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a continuación a la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a que tome las medidas oportunas, directamente o en combinación con el Gobierno francés, para que la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau sea incluida en la red transeuropea de transporte combinado, como complemento del eje carretero E-7.

Esta proposición ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Tiene la palabra el señor Martínez Blasco.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: No es la primera vez que traemos este tema a esta misma Comisión en esta legislatura, puesto que consideramos que es un asunto importante y de constante actualidad, como SS. SS. verán.

Les recuerdo que esta línea ferroviaria, fruto de un acuerdo internacional de comienzos de siglo entre España y Francia, junto con otras dos líneas ferroviarias, una de las cuales no ha llegado a construirse, está cerrada al tráfico de mercancías y también de viajeros desde 1970, por un desgraciado accidente en un pequeño puentecillo en el lado francés. Las autoridades francesas no han querido nunca reponer el puente, y así se ha dejado, poco a poco, deteriorar la línea entre España y Francia, una línea internacional que cobró especial importancia a partir de 1986, cuando, con nuestra integración en las Comunidades Europeas, los tráficos de mercancías entre España y el resto de países a través de Francia, se han incrementado notablemente. Ha vuelto a tener, por tanto, sentido pedir la reapertura de esta línea internacional.

La actualidad obedece a que, en octubre de 1993, el Consejo de las Comunidades tomó una decisión sobre una red transeuropea de transporte combinado. Le falta al Consejo tomar decisiones sobre redes europeas de ferrocarril convencional y algún otro tipo de red.

La elaboración de esta decisión del Consejo, de 29 de octubre de 1993, es curiosa y quiero traerla aquí, a SS. SS., porque, en 1992, la Comisión de las Comunidades hizo una propuesta a los diferentes países sobre redes transeuropeas de transporte combinado; esta propuesta de la Comisión fue objeto de debate en distintos órganos de las Comunidades, entre otros del Parlamento Europeo, que tomó una resolución, en octubre de 1993 —antes de la decisión del Consejo a que he hecho referencia—, en la que solicitaba la inclusión de esta línea Zaragoza-Canfranc-Pau dentro de la red europea. ¿Por qué? Porque tiene dos características que es necesario resaltar.

De una parte, es una de las vías internacionales que tiene España con el resto de la Comunidad, como he dicho,

no utilizada o, por lo menos, infrautilizada; y de otra parte, porque atraviesa los Pirineos, ecosistema muy frágil, con montañas —como SS. SS. saben— muy estrechas, que tienen un peligro evidente, a diferencia de otras redes alpinas en la Comunidad, que son susceptible de ataques por la penetración de diferentes vías de comunicación, de tal forma que nosotros consideramos coherente con esta defensa del medio ambiente de los Pirineos la decisión tomada por el Ministerio de que el eje carretero E-7 tenga sólo la forma de autovía hasta la entrada en los Pirineos y, a partir de ahí, sea una carretera y no una autovía, precisamente para evitar la agresión medioambiental.

Paralela a este eje carretero, existe la línea de ferrocarril cerrada Zaragoza-Canfranc-Pau. Sería, pues, oportuno, en esta idea del transporte combinado, que se abriese el eje ferroviario.

¿Cuáles han sido las dificultades? Desde luego, hasta ahora, la oposición del Gobierno francés. Nosotros creemos, sin embargo, que en esta ocasión en que en la Comisión de las Comunidades el propio Consejo está trabajando en redes transeuropeas, es un buen momento, es un momento muy oportuno para que el Gobierno español insista precisamente en la perspectiva de que no sea sólo una línea internacional que atraviesa los Pirineos, sino que sea uno de los ejes europeos de transporte y especialmente de transporte combinado.

De ahí que nuestra propuesta vaya dirigida a que, en esos momentos en que —como digo—, a pesar de la decisión del Consejo, de 29 de octubre de 1993, decisión que en su literalidad permite que los diferentes países puedan hacer propuestas que lo modifiquen para incluir nuevos trazados, etcétera, y en la perspectiva, por lo menos, de que en las próximas semanas y meses se vaya a discutir la red transeuropea de ferrocarril convencional, el Gobierno español, de acuerdo con el Gobierno francés, pueda insistir ante las instancias europeas para que se incluya esta línea ferroviaria en las redes transeuropeas.

En el texto que SS. SS. tienen se dice que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que tome las medidas oportunas, directamente o en combinación con el Gobierno francés, para que la línea ferroviaria Zaragoza-Canfranc-Pau sea incluida en la red transeuropea de transporte combinado como complemento del eje carretero E-7.

Quiero recordar a SS. SS. que ya el Congreso de los Diputados en 1988 instó al Gobierno de forma parecida; le instaba a que se reabriese la línea Zaragoza-Canfranc-Pau. Han pasado ya bastantes años. Lo que se ha hecho a lo largo de este tiempo ha sido mantener conversaciones, que han servido para llegar a la conclusión a la que me he referido yo antes: que hay poco interés, parece ser, por parte de las autoridades francesas. Pues si hay poco interés en abrir una vía bilateral, digamos, entre España y Francia, podría ser un añadido de interés para las autoridades francesas la perspectiva de la inclusión en las redes transeuropeas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, y dado que existe una enmienda por parte del Grupo Socialista a esta proposición no de ley, damos la palabra al señor Morlan para su defensa.

El señor **MORLAN GRACIA**: Este tema, como ya ha indicado el señor portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, ha sido debatido en esta Comisión en varias ocasiones. En la legislatura pasada se debatió en la Comisión de Industria, Obras Públicas y Servicios. En ella han comparecido autoridades del Ministerio para explicar cuál era la posición del propio Ministerio respecto a las gestiones que estaba llevando a cabo con las autoridades francesas para la apertura de esta línea.

En todo momento, el Gobierno de esta nación ha formulado a las autoridades francesas la necesidad de la reapertura de la línea. Por tanto, nuestra posición en este punto es instar a que se siga gestionando la reapertura de esta línea.

¿Por qué planteamos la enmienda de sustitución al texto formulado por Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya? Efectivamente, la línea ferroviaria se interrumpió hace aproximadamente 20 años y Francia, a pesar de los requerimientos que ha tenido por parte de España, no ha visto con muy buenos ojos la reapertura de esta línea, y nos hemos encontrado con que ha sido más accesible para una comunicación por vía de carretera. El ejemplo lo tenemos en que se consiguió la firma de un tratado internacional con Francia para la construcción del túnel de Somport, cuyas obras van a empezar dentro de breves días en el lado español, que va a permitir el que exista una permeabilización mejor de los Pirineos y, por tanto, una mejor comunicación por carretera entre España y Francia.

La propuesta de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tal y como viene formulada, plantea una forma de transporte intermodal que, de acuerdo con el texto de la misma, podría plantear serias dudas o algún inconveniente a lo que es la construcción del túnel de Somport, ya que el planteamiento que se hace es intentar que sea un túnel ferroviario y no un túnel carretero, de acuerdo con un proyecto que algunas asociaciones están defendiendo. Lo que supondría es una modificación bastante sustancial de lo que es el contenido del propio tratado internacional firmado entre España y Francia.

Ante esta perspectiva —yo no digo que se pretenda con esta proposición, sino que pudiera ser objeto de interpretación por parte de algunos el hecho de que no gusta el que este túnel carretero pueda dedicarse a túnel ferroviario—, nosotros vamos a seguir ratificándonos en la necesidad de que exista una comunicación ferroviaria entre España y Francia a través de Canfranc independiente de la que actualmente se plantea a través de carretera.

Efectivamente, en la Unión Europea se están planteando una serie de decisiones encaminadas a desarrollar unas redes transeuropeas de transportes combinados, de carreteras y vías navegables, que fueron ya aprobadas el año pasado y que tienen vigencia hasta el día 30 de julio de 1995. Antes de esa fecha tendrán que entrar y ser aprobadas otro tipo de comunicaciones transpirenaicas en este caso concreto, que tendrán que ser bien a través de tren de alta velocidad o bien a través de ferrocarril convencional.

Entonces, en este proceso de decisión que se va a llevar hasta julio de 1995 es en el que planteamos la necesidad de que el Gobierno siga instando al Gobierno francés para

que se llegue a un acuerdo de reapertura de Canfranc y de esa manera se consiga mantener la comunicación ferroviaria entre España y Francia.

Esta nueva decisión que se adopte sobre esta red transeuropea habrá de aprobarse sobre la base legal del Tratado de la Unión Europea y, por tanto, tendrá que ser un procedimiento de codecisión entre lo que es el Consejo de las Comunidades y lo que es el Parlamento Europeo. La decisión que adopte el Consejo tendrá que ser previo acuerdo de las partes. No puede ser sólo a instancias de España. El Consejo de las Comunidades Europeas tiene que adoptar una decisión que obligue a otro Estado a asumir parte de obligaciones que ese Estado no quiere asumir.

Por ello, entendiendo que en el fondo coincidimos perfectamente con los planteamientos de Izquierda Unida y con los de otros grupos de la Cámara en torno a mantener la posibilidad de que esta vía sea reabierto, es por lo que hemos presentado una enmienda de sustitución, que hemos entregado a la Mesa, y que viene a ratificar nuestro criterio de que esa línea tiene que reabrirse; a intentar conseguir que se produzca ese acuerdo entre el Gobierno francés y el Gobierno español y a que una vez conseguido dicho acuerdo se estudie conjuntamente la posibilidad de incluir esta comunicación en la red transeuropea de transportes. Ello, desde luego, satisfará la voluntad política de todos los grupos de mantener abierta una esperanza no solamente de Aragón, porque, al fin y al cabo, forma parte de un eje que llega desde Burdeos hasta Valencia, sino que también afectará al conjunto de España, ya que significará la existencia de una nueva vía de comunicación entre España y Francia que permitirá tanto el transporte de viajeros como de mercancías, dado que a los dos extremos de lo que son los Pirineos existe una congestión bastante importante en ambos sectores.

Por esa regla de tres, señorías, nosotros pediríamos al Grupo de Izquierda Unida que aceptara la enmienda de sustitución que presentamos, porque, como he dicho antes, manteniendo el fondo con el que los dos estamos de acuerdo, buscamos una fórmula que permita compatibilizar lo que es la comunicación por carretera con lo que es la comunicación por ferrocarril y a lo único que instamos es a que el Gobierno siga haciendo lo que ha hecho hasta ahora, que es gestionar y aprovechando la coyuntura de que va a haber una aprobación de esta red transeuropea de transportes combinado en los próximos meses, antes de junio de 1995, podamos llegar a conseguir que el Canfranc se reabra, como deseamos todos los aragoneses.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieran fijar su posición respecto de la proposición no de ley?

Tiene la palabra el señor Sedó, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDO I MARSAL**: Brevemente. Este es un tema del que estamos tratando, como se ha dicho, desde hace mucho tiempo en esta Cámara y en esta Comisión. A nosotros nos parece que la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya es aceptable, por lo que le daremos nuestro apoyo, aun cuando la enmienda del

Grupo parlamentario Socialista creemos que en su primer párrafo se adecua más a lo que se está realizando en este tema.

La proposición no de ley pide que se tomen medidas directamente o en combinación con el Gobierno francés, y como sabemos que esto ya se está haciendo, el texto del primer párrafo, que dice que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a que continúe las gestiones —párrafo de la enmienda—, nos parece más adecuado.

Ahora bien, en cuanto al segundo párrafo de la enmienda del Grupo Socialista, que todavía no sé si va a ser aceptada o no, nuestro Grupo presenta una enmienda de sustitución.

Nosotros creemos que, tal como dice la enmienda, con el verbo «estudiarán», tan imperativo, no sólo sobre el Gobierno español, sino también sobre el Gobierno francés, creemos que no es función concreta de una proposición no de ley de esta Cámara.

Yo he redactado un nuevo texto, que ya pasaré a la Mesa también, que diría prácticamente lo mismo, pero variando el tema imperativo. Diría: «Asimismo, se insta al Gobierno a que, una vez conseguido el acuerdo del Gobierno francés para la reapertura, se inicien estudios conjuntos hispano-franceses para determinar la posibilidad de incluir esta comunicación férrea en la red transeuropea de transportes».

Tanto al Grupo Socialista como al de Izquierda Unida ya les he dado el texto y ahora voy a pasarlo a la Mesa, o quizás después, en espera del resultado que pueda obtener.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Rudi, en nombre del Grupo Popular.

La señora **RUDI UBEDA**: Voy a hacer una intervención muy breve para manifestar la voluntad de mi Grupo de apoyar la iniciativa de Izquierda Unida, como muestra de voluntad política en un asunto que en Aragón es deseado, no sólo por los aragoneses sino también por todas las regiones limítrofes, como condición necesaria para nuestro desarrollo.

Se ha hablado aquí del túnel de Somport, una reivindicación también largamente pedida y exigida por los aragoneses. Parece que, al final, tras varios años de retraso, sí se inician las obras, no con la rapidez, indudablemente, que las gentes de aquella tierra hubiéramos querido. A esto se une la reapertura del Canfranc, que aunque está cerrado, como bien se ha dicho aquí, por culpa del Gobierno francés que, tras un accidente en un puente cercano a la salida del ferrocarril, dejó la línea sin funcionamiento, es cierto que sería una buena línea de comunicación, que complementaría las dos salidas de los Pirineos, tanto en el este como en el oeste, en Portbou y en Hendaya, que existen en estos momentos.

En cuanto a los tres textos que hay en estos momentos sobre la mesa, y que quizá sean complementarios, yo espero que, con la voluntad del Grupo proponente y de los enmendantes, consigamos aprobar entre todos este manifiesto de voluntad política que significa el mandato al Gobierno para que continúe sus conversaciones con el Go-

bierno francés, que es de quien depende el asunto, pero todos sabemos que, según sea el interés que ponga el Gobierno español, el Gobierno francés lo tendrá mayor o menor.

En cualquier caso, creo que la voluntad política de apoyo a la reapertura de la línea del Canfranc ha sido manifestada esta mañana aquí, e insisto en que, sean aceptadas o no las enmiendas por el Grupo de Izquierda Unida, mi Grupo apoyará la iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Morlán para que nos dé su opinión sobre la enmienda «in voce» del señor Sedó.

El señor **MORLAN GRACIA**: Por nuestra parte, señor Presidente, no tenemos inconveniente en que la enmienda del Grupo Catalán se incorpore y sustituya al segundo párrafo de la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. No hay ninguna dificultad, en absoluto.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Martínez Blasco, para expresar su posición con respecto a la enmienda enmendada.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: Señor Presidente, este Grupo también propone transaccionales.

Estamos de acuerdo en que, en el primer párrafo de la enmienda del Grupo Socialista, que es de sustitución a nuestro texto, se diga «... continuar las gestiones», porque es evidente, como he dicho anteriormente, que desde que se creó el Comité Mixto esas gestiones se están llevando a cabo, pero yo pediría al Grupo Socialista que, también en ese primer párrafo, acepte que la línea se denomine Zaragoza-Canfranc-Pau, en lugar de Zaragoza-Pau, que es lo que figura en su propuesta. No es baladí el matiz, señorías.

Con respecto al segundo apartado de la enmienda del Grupo Socialista, que, a su vez, ha sido enmendada por el Grupo de Convergència i Unió, he de decir que a este Grupo no le satisface ninguno de los dos textos propuestos, por la siguiente razón: De la misma forma que las gestiones con el Gobierno francés ya se están realizando, al igual que los estudios —uno de los cometidos de los grupos mixtos ha sido realizar los estudios—, a nosotros nos gustaría que el Grupo Socialista aceptase que la perspectiva de la inclusión en las redes transeuropeas de transporte fuera una perspectiva que estuviera presente en las conversaciones, incluso antes de hacer los estudios, y voy a explicar por qué, si me permite, señor Presidente. Porque el artículo 4.º de la decisión a la que he hecho referencia del Consejo Europeo establece que el objetivo de toda esta decisión es realizar proyectos que formen parte de la red entre los diferentes países. Por tanto, el acuerdo debería hacerse en la perspectiva de inclusión en la red transeuropea.

Si el Grupo Socialista lo acepta, este segundo párrafo sería que una vez conseguido el acuerdo del Gobierno francés para la reapertura en la perspectiva de la inclusión en las redes transeuropeas de transporte.

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

El señor **MORLAN GRACIA**: La redacción que propone el Grupo de Izquierda Unida no añade nada a la del Grupo de Convergència i Unió. Pensamos que con la redacción del Grupo de Convergència i Unió se cubren todas las posibilidades que tenemos para conseguir un acuerdo político de esta Cámara en el que estén de acuerdo todos los grupos, manteniendo las aspiraciones, tanto de Izquierda Unida como del Grupo Socialista, con la enmienda que ha presentado.

Nosotros pediríamos al Grupo de Izquierda Unida que aceptara el texto propuesto por Convergència i Unió y, de esa manera, pensamos que se daría satisfacción a todos los planteamientos de Izquierda Unida. (El señor **Martínez Blasco pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Martínez Blasco, ahora tiene la palabra el señor Sedó para que usted cierre el debate, procediendo a continuación a la correspondiente votación.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, la enmienda del Grupo Catalán de Convergència i Unió en realidad no es una enmienda al contenido del texto, sino más bien a la redacción; no es al fondo. Por nuestra parte, la única corrección se refiere al carácter imperativo de «estudiarán» y lo que hemos hecho ha sido una redacción que elimine este carácter imperativo; no se refiere al fondo de la cuestión, como antes decía, en el que no entramos.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el señor Martínez Blasco.

El señor **MARTINEZ BLASCO**: Señor Presidente, visto el debate, la propuesta, que creo que tiene el acuerdo de todos, es que el primer párrafo sea el del Grupo Socialista, con la inclusión de Zaragoza-Canfranc-Pau, en lo que el Grupo Socialista está de acuerdo, y el segundo párrafo el de Convergència i Unió.

El señor **PRESIDENTE**: Dado que ha habido cuatro enmiendas, leemos el texto final que sustituye al primer párrafo de la enmienda socialista y que es el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que continúe las gestiones entre el Gobierno francés para la reapertura de la línea férrea entre Zaragoza-Canfranc y Pau. El segundo párrafo queda redactado de la siguiente manera: Asimismo se insta al Gobierno a que, una vez conseguido el acuerdo del Gobierno francés para la reapertura, se inicien los estudios conjuntos hispano-franceses para determinar la posibilidad de incluir esta comunicación férrea en la red transeuropea de transportes. ¿Es correcto? (El señor **García-Arreciado Batanero pide la palabra.**)

Señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, una cuestión puramente técnica.

En el punto primero se habla de que continúen las gestiones entre el Gobierno francés. Creo que debe decir ante el Gobierno francés, o con. Con el Gobierno francés da más sentido de igualdad.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia, con la sugerencia propuesta, sustituye la palabra «entre» por «con». ¿De acuerdo? (**Asentimiento**.)

Con esas correcciones gramaticales y de fondo, sometemos a votación dicha proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo:

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

— **SOBRE LA NECESARIA ADOPCION DE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL PUERTO DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente 161/000162.)**

— **SOBRE MEDIDAS DE SEGURIDAD EN EL PUERTO DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000172.)**

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, según acuerdo de la Mesa del día 13 de abril, sometemos las dos últimas proposiciones no de ley a debate conjunto, con votaciones separadas.

En primer lugar, tiene la palabra el representante del Grupo Catalán (Convergència i Unió), señor Recoder, para presentarnos la proposición no de ley sobre la necesaria adopción de medidas de seguridad en el Puerto de Barcelona.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Como dice el propio título de la proposición no de ley, entendemos que toda una serie de hechos desagradables y lamentables acaecidos en los últimos tiempos en el Puerto de Barcelona hacen no sólo necesaria sino urgente la adopción de toda una serie de medidas como las que proponemos para garantizar la seguridad del tráfico marítimo y también la seguridad de los propios barceloneses.

Vamos a hacer un breve repaso de estos accidentes. Podemos ver que el día 8 de diciembre del año 1993 hubo un accidente en aguas del Puerto de Barcelona que protagonizaron el barco de pasajeros de la Compañía Transmediterránea «Ciudad de Salamanca» y el «Turia», produciéndose graves daños en este último barco. Esta colisión vino a sumarse a toda una larga lista de accidentes que, como decía antes, últimamente se han ido produciendo en este puerto y que, en algunos casos, habrían podido tener consecuencias catastróficas.

En el mes de noviembre del año 1990 el barco «Stolt Avenir», cargado con 2.000 toneladas de productos químico-

cos, y el barco, de nuevo, «Ciudad de Salamanca», colisionaron en el mismo lugar y de forma similar al accidente del día 8 de diciembre de 1993.

Asimismo, el día 26 de noviembre, también del año 1993, el barco portacontenedores «Marc Spiros», de la compañía «Marcantonakis Lines» colisionó en el momento de efectuar una maniobra de atraque, produciéndose graves daños en la estructura del propio barco, concretamente una abertura de cuatro metros muy cerca de la línea de flotación.

El mismo día 26 de noviembre del año 1993, y continúa esta relación, el barco «Jalavijaya» sufrió un accidente con el resultado de tres tripulantes muertos, constatándose el incumplimiento en aquel momento por parte de la Administración marítima del control de desestiba, contemplado en el artículo 88 de la Ley de Puertos y de la Marina Mercante y también del código de prácticas de seguridad relativas a las cargas sólidas a granel de la Organización Marítima Internacional.

Asimismo, y termino esta relación, el pasado día 2 de octubre, también de 1993, colisionaron el barco portacontainers «Esla» y el barco químico «Tolueno», que se encontraba atracado en el muelle de inflamables. Concretamente, en este último accidente, por cuestión de milímetros no fueron afectados los tanques de carga de dicho barco químico que transportaba 2.300 toneladas de líquidos inflamables. Y en el momento del accidente, en el mismo muelle de inflamables, se encontraba en esos momentos y a pocos metros el barco «Laietá», con 15.000 toneladas de gas licuado, concretamente gas natural, procedente de Argelia y con carga destinada a la terminal de Enagás del Puerto de Barcelona.

Todo ello, si ya es importante, y exige tomar medidas de por sí, se ve agravado por el hecho de que el Puerto de Barcelona es receptor de cuantiosas y diversas mercancías peligrosas. Al menos una vez por semana entra en el puerto un barco cargado con gas licuado, normalmente gas natural, con independencia de otros barcos con carga de productos peligrosos, ya sea inflamables, tóxicos, explosivos, corrosivos, radiactivos, etcétera. La capacidad mediana de estos barcos que transportan gas es de 35.000 metros cúbicos. La mitad de estas embarcaciones tienen bandera de conveniencia, panameña, de Liberia, etcétera, y muy a menudo estos barcos con bandera de conveniencia son refugio de lo que se ha denominado embarcaciones subestándar, es decir, embarcaciones que no reúnen las mínimas normas de seguridad.

Frente a esta realidad corroborada por estos lamentables hechos que he citado, se han observado y se continúan observando toda una serie de graves deficiencias en la seguridad del Puerto de Barcelona. Así, por ejemplo, hasta el momento no se ha promulgado un reglamento de practica y uso de remolcadores en el plazo que establecía la legislación vigente. Pero, dado por sentado y aceptando el hecho de que no se ha promulgado este reglamento y que nosotros proponemos como uno de los puntos en la proposición no de ley un plazo para que se produzca dicha promulgación, al menos se debería cumplir la normativa vigente, cosa que no se está realizando en muchos aspectos

relativos a la seguridad. Por ejemplo, las embarcaciones de prácticos del Puerto de Barcelona muchas veces no reúnen las condiciones de navegabilidad necesarias para cumplir su misión. Están desprotegidas para afrontar condiciones adversas de mar o viento y no tienen radar para el control y seguimiento de las embarcaciones que se encuentran en su proximidad.

Existe también una falta en el control de trabajo en el servicio de practica, en concreto en el control riguroso del sitio donde han de embarcar y desembarcar los prácticos en servicio. Quiero recordar que, de acuerdo con la normativa vigente publicada en el Derrotero de costas del Mediterráneo, editado por el Instituto Hidrográfico de la Marina, el práctico deberá embarcar o desembarcar del buque al que asiste a una milla, es decir, a 1.852 metros de la entrada del puerto. Este extremo es repetidamente incumplido en el Puerto de Barcelona y en concreto en los acontecimientos que motivaron la colisión de los barcos «Turia» y «Ciudad de Salamanca».

También se ha constatado, y ha sido denunciado por las asociaciones de profesionales que trabajan en el Puerto de Barcelona, que se produce constantemente una falta de control estricto en las maniobras de los barcos que entran y salen de dicho puerto. Han exigido y recomendado asociaciones como las que citaba que deberían evitarse las maniobras simultáneas de barcos que no sean absolutamente imprescindibles y que no estén debidamente justificadas, puesto que la bocana del Puerto de Barcelona es relativamente estrecha, 370 metros de anchura, para permitir estas maniobras simultáneas.

También se ha denunciado que hay muchos barcos que en la entrada del Puerto de Barcelona no usan remolcadores. Especialmente cabe incluir dentro de estos barcos todos o casi todos los de la Compañía Trasmediterránea.

También debería establecerse la obligación del uso de remolcadores para cualquier maniobra, ya sea de entrada, salida, atraques y desatraques en las proximidades del muelle de inflamables. Y se ha denunciado que no se realizan, pero que deberían realizarse, inspecciones rigurosas, de acuerdo con el Memorándum de París, de todos los barcos que entren y salgan del Puerto de Barcelona con mercancías consideradas peligrosas, en función de los riesgos intrínsecos de las propias mercancías o de los derivados de su manipulación.

Este es el problema y para contribuir a su solución, que es urgente, nuestro Grupo ha presentado una proposición no de ley que, además de incluir algunos de los aspectos que he considerado necesarios para resolver este problema de seguridad, como puede ser la urgente promulgación del reglamento de practica y uso de remolcadores del Puerto de Barcelona, también incorpora una serie de medidas que deberían adoptarse mientras no se promulgue dicho reglamento, como puede ser la obligatoriedad del uso de remolcadores en la entrada del Puerto de Barcelona, que también he citado antes, o su uso cuando se realicen maniobras en la proximidad del muelle de inflamables.

Asimismo, creemos que sería conveniente, de cara a extraer conclusiones que puedan ser de utilidad en las soluciones futuras para resolver este problema, que se creara

una comisión gubernamental de investigación de dichos accidentes marítimos.

Otro de los aspectos que proponemos es la ya mencionada necesidad de que se realicen inspecciones rigurosas, de acuerdo con el Memorándum de París, a todos los barcos que entren en el Puerto de Barcelona con mercancías peligrosas; asimismo, que se estudie y promulgue, con carácter urgente y en un plazo máximo de tres meses, el plan definitivo de emergencia interior del Puerto de Barcelona. Por último, que se vele por el cumplimiento de la Directiva comunitaria sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a los puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas y contaminantes.

Este es el contenido y el sentido de nuestra proposición no de ley y esperamos obtener, por la importancia del tema, el voto favorable de la Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, siguiendo con el debate conjunto de las dos proposiciones no de ley, tiene la palabra la señora Montseny para explicar, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, el contenido de su proposición no de ley.

La señora **MONTSENY MASIP**: Señor Presidente, no voy a hacer un examen exhaustivo de los accidentes que, como ha dado a conocer el representante del Grupo Catalán (Convergència i Unió) han dado lugar a que nuestro Grupo presente esta proposición no de ley, dado que sería largo y arcaico volver a repetir cada uno de estos accidentes que han tenido lugar en el Puerto de Barcelona.

Sí quiero hacer una referencia a que es importantísimo evitar en un futuro nuevos sucesos de este cariz, que afectan gravemente al medio ambiente y al sistema ecológico de nuestro país, porque no me gustaría que pasara en Barcelona lo que ocurrió hace aproximadamente año y medio cuando hizo aguas el petrolero «Mar Egeo» en las costas de Galia, que luego todos lo lamentamos y que produce efectos devastadores para nuestro sistema ecológico.

Nosotros hemos pensado en la viabilidad de presentar esta proposición no de ley para que se lleven a cabo una serie de medidas e instar al Gobierno a que regule esta situación actual, ya que no se cumple la legislación, a todos los efectos, como debería ser cumplida.

Por todo ello, consideramos que es imperativa, urgente, la elaboración del reglamento que desarrolle la Ley 27/1992, puesto que no se ha hecho en el plazo establecido y el anterior Reglamento data de 4 de julio de 1958; los medios técnicos y el avance que ha habido en estos años ponen de manifiesto esa necesidad de volver a reglamentar la Ley aprobada recientemente.

Establecemos también como tema prioritario el hecho de que se pida al Gobierno que haga cumplir la normativa existente en relación, por ejemplo, a transporte y almacenamiento de mercancías peligrosas, un real decreto; reales decretos relativos a prevención de accidentes mayores en determinadas actividades industriales y, sobre todo, la Directiva Comunitaria 93/75, de 13 de septiembre de 1993.

Solicitamos que se inste al Gobierno a que elabore los siguientes planes y estudios, de acuerdo con lo establecido en el Real Decreto 145, de 1989. Plan de emergencia interior; nos parece gravísimo en este momento que no exista un estudio completo de seguridad para evitar nuevos desastres. Y la confección del plan de emergencia exterior; si bien afecta su promulgación a la coordinación entre distintas administraciones, instamos al Gobierno para que coordine que se lleve a efecto. Y pedimos que se adecue la dotación de inspectores de seguridad marítima en el Puerto de Barcelona; en la actualidad existe un solo inspector y que está en comisión de servicio, no es fijo de plantilla y con destino en el Puerto de Barcelona, cuando nuestro Grupo considera que debería haber un mínimo de ocho inspectores para que llevaran a cabo las tareas propias de su cometido.

Solicitamos, asimismo, modernización de los medios técnicos y materiales a disposición de los prácticos del puerto; control estricto de cumplimiento de normativas sobre velocidad dentro de las aguas de Barcelona. Hay que poner de manifiesto que si bien la normativa permite para la entrada y salida de los puertos una velocidad de cuatro nudos, eso no se cumple en la mayoría de los casos y muchas veces los buques llegan en ese caso a una velocidad de doce nudos.

Solicitamos la construcción de la torre de control del puerto y creación de un centro de control de emergencia, elaboración de un estudio —como antes he mencionado— que contemple también un análisis sobre los riesgos mínimos a considerar, redacción de un plan de actuación de la tripulación en caso de emergencia, dotación adecuada de remolcadores equipados contra incendios, así como un retén de bomberos en el interior del puerto.

Mi Grupo, si bien retirará esta proposición no de ley por entender que la propuesta por el Grupo parlamentario de *Convergència i Unió* es muy técnica y puede ser aceptada por nosotros, pondría de manifiesto la necesidad de que se aceptaran algunos puntos que no son contemplados en su propia proposición no de ley, como son la confección del estudio de seguridad, plan de emergencia exterior, adecuar la dotación de inspectores de seguridad marítima, cumplimiento de la normativa sobre velocidad en el Puerto de Barcelona y los puntos que he mencionado antes, 9, 10 y 11, de nuestra proposición no de ley que deben ser contemplados en el estudio de seguridad. Dejamos abierto para un futuro la presentación de un reglamento, instar al Gobierno para que dicte un reglamento en relación al resto de los puertos que conforman nuestro país.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, dado que a la proposición no de ley del Grupo parlamentario catalán, *Convergència i Unió*, hay una enmienda del Grupo Socialista, doy la palabra al señor Sabaté para que nos exponga dicha enmienda.

El señor **SABATE IBARZ**: Nuestro Grupo ha presentado una enmienda de sustitución de la que tienen conocimiento ya los grupos proponentes, el Grupo de *Convergència i Unió* y el Grupo Popular. Desde nuestro punto

de vista no se puede afirmar que el Puerto de Barcelona es inseguro. Ninguno de los grupos proponentes lo afirma, pero así podría desprenderse tanto del contenido de sus proposiciones no de ley como de sus afirmaciones.

Hay que señalar, y eso ocurre no sólo en el Puerto de Barcelona y en todos los puertos de España, sino también a nivel internacional, que en los últimos años el incremento de las medidas de seguridad, así como el control de cualquier incidente que se produce en los puertos, ha hecho que las estadísticas aumenten porque cualquier incidente se registra, cualquier incidente es objeto de análisis y cualquier incidente, por pequeño que sea, es considerado como un accidente. Es bueno que esto sea así, pero quizá habría que repasar brevemente cuáles han sido esos incidentes para dejarlo en sus justos términos y para ver que la cualificación de accidentes, en este caso, quizá no se ajusta a la realidad. Por ejemplo, el incidente ocurrido entre el «Stolt Avenir» y el «Ciudad de Salamanca» se produjo fuera del puerto y, por tanto, no hay posibilidad de imputarlo a la supuesta falta de medidas de seguridad del puerto, como el otro que sucedió con el «Ciudad de Salamanca».

La colisión del «Marc Spiros» con el muelle adosado se produjo al realizar este barco la maniobra de arranque y, según el parte del práctico que dirigió la maniobra, únicamente se produjo una abolladura en la amura de estribor —abolladura que se produce en todos los puertos del mundo— porque son múltiples las maniobras que se realizan en el Puerto de Barcelona. En los últimos tres años se han realizado más de 40.000 maniobras en el Puerto de Barcelona y si nos referimos a los últimos diez años son más de 150.000.

A nivel internacional, y puede corroborarse consultando cualquier compañía de seguros, es previsible que en un puerto donde se llevan a cabo tantas maniobras, tantos atraques, en alguno de ellos, uno entre varios miles, por alguna imprecisión mecánica en el barco o por alguna ligera impericia, se produzca una abolladura como la que se produjo en este incidente del «Marc Spiros» en el muelle adosado al Puerto de Barcelona.

El triste suceso del barco «Salavijaya». Todo el mundo sabe en Barcelona y en el Puerto de Barcelona que éste fue un incidente que se produjo también sin ninguna responsabilidad del puerto. Fue una petición del mismo armador a su capitán para que se extrajeran unas muestras de sus bodegas, lo que produjo, desgraciadamente, tres muertes. Esta inspección se hubiera podido producir igualmente en alta mar o en cualquier otro puerto y hubiera producido desgraciadamente las mismas consecuencias. No se olvide de que la máxima autoridad dentro del barco es el capitán, que puede solicitar cualquier inspección sin que tenga conocimiento ninguna autoridad del Puerto de Barcelona o de cualquier otro puerto.

El incidente del 2 de octubre de 1993, protagonizado por los barcos «Esla» y «Tolueno» tuvo lugar cuando al ejecutar la maniobra de desatraque en la dársena sur del puerto se rompió un cabo de remolque. Este incidente, teniendo en cuenta que la maniobra de desatraque se realiza en todos los puertos del mundo —por lo menos en todos

los puertos que nosotros conocemos— con los cabos de remolque de los propios buques, no es imputable tampoco al Puerto de Barcelona. Para completar este argumento les diré que en las últimas semanas y dada la preocupación por la seguridad del puerto, la misma autoridad portuaria de Barcelona ha promulgado una normativa según la cual a partir de ahora —y será el único puerto de Europa que realice esto— los cabos de remolque serán los propios de los remolcadores del Puerto de Barcelona, lo cual, dicho entre paréntesis, ha levantado las protestas de los armadores, porque esto —que no se produce en ningún otro puerto— va a encarecer las maniobras de atraque y desatraque. Pero yo creo que cualquier medida que incremente la seguridad es buena y las últimas medidas que en relación a la utilización de cabos de remolque se han promulgado por parte de la autoridad portuaria en el Puerto de Barcelona consideramos que son positivas.

Por último, en cuanto al incidente que tuvo lugar el día 8 de diciembre pasado entre el «Ciudad de Salamanca» y el «Turia», ya me he referido anteriormente al hecho de que se produjo fuera de lo que son las aguas del puerto. Únicamente podemos decir que la autoridad marítima competente —no la portuaria— está tramitando el correspondiente expediente sancionador con el fin de clarificar los hechos ocurridos. El choque no se produjo dentro del puerto y es evidente que, en el supuesto de que existiese alguna responsabilidad para alguien, ésta recaería únicamente en los capitanes de los correspondientes buques.

Como conclusión a lo dicho anteriormente es evidente que carece de fundamento la suposición de que el Puerto de Barcelona es poco seguro. Debo añadir, además, que la extraordinaria experiencia que tuvo lugar durante los Juegos Olímpicos de 1992 en Barcelona, período en el que se produjo el atraque en el Puerto de Barcelona de casi toda la flota mundial de los mayores buques de pasajeros, demostró —y así lo han corroborado todos los organismos internacionales, todos los armadores— que el Puerto de Barcelona es un puerto seguro. El hecho de que los trece mayores cruceros atracaran en el Puerto de Barcelona durante aquel período no fue sólo un magnífico espectáculo visual para todos los ciudadanos que pudimos contemplarlo, sino también, para quienes conocemos el mundo portuario, fue una extraordinaria experiencia para comprobar que el Puerto de Barcelona es un puerto seguro, en el que se produjeron durante aquel período múltiples maniobras, muchas de ellas simultáneas, sin que tuviera lugar ningún tipo de incidente en las maniobras de atraque, de desatraque, de salida o de entrada al puerto en el transcurso de las dos semanas que duró esta experiencia y se demostró que podían hospedarse más de cinco mil personas en dichos cruceros en el Puerto de Barcelona, con todo lo que conllevaba, sin que tuviera lugar ningún tipo de incidente.

En cuanto a lo que se ha aducido en la exposición oral por parte de los intervinientes, hay que decir que el reglamento de practicaje existe. Es cierto que dicho reglamento se promulgó no en el año 1958, sino en 1962, que está pendiente de que se elabore uno nuevo, que éste no puede promulgarse hasta que no exista el que —en cumplimiento de

la ley de Puertos del Estado— se tiene que promulgar a nivel general para todos los puertos de España, que las maniobras simultáneas se producen como en todos los puertos del mundo y que se limitan —es cierto— cuando las condiciones técnicas así lo exigen.

En cuanto al uso de remolcadores en todos los buques, esto no ocurre tampoco en ningún puerto del mundo. No hay ningún puerto en el que obligatoriamente tenga que utilizarse remolcadores. Incluso se puede afirmar con toda rotundidad que en algunos casos es desaconsejable y que incrementaría los riesgos de algún posible incidente. Por el hecho de que la bocana de Barcelona sea estrecha, y esto es cierto, no tenemos que llegar a esa conclusión. Si las condiciones de seguridad así lo exigieran, sería preferible prohibir incluso las maniobras simultáneas, a las que antes ya me he referido, y que se limitan cuando esto es necesario, antes que obligar a que todos los buques utilizaran remolcadores. Podría aducir aquí ejemplos de navegación en cauces estrechos. Desde el río Guadalquivir hasta el río Congo, pasando por los estrechos de Panamá o de Corinto, los buques circulan sin remolcadores. Lo que se ha dicho aquí de los buques de Trasmediterránea es cierto. Es la única excepción a la que podríamos referirnos, pero los buques de Trasmediterránea, como todo el mundo sabe, tienen doble hélice y únicamente en el Puerto de Barcelona, cuando desatracan, no se utilizan remolcadores porque técnicamente se considera absolutamente innecesario. Por lo tanto, desde este punto de vista, la utilización de remolcadores se está aplicando como la legislación exige y como las condiciones técnicas lo aconsejan.

Las inspecciones, según el Memorándum de París, se realizan. ¿Se pueden incrementar? Pueden incrementarse. El Memorándum de París exige que haya un mínimo de un 25 por ciento de inspecciones. Se superan en el Puerto de Barcelona, las estadísticas están ahí. Las estadísticas tienen que enviarse al centro de Saint Malo cada 15 días; así se vehiculan y se explicitan cuáles han sido las condiciones con que se han encontrado la inspecciones y, por lo tanto, desde este punto de vista, también se cumple con la legislación.

En cuanto al Plan de Emergencia Interior del puerto de Barcelona, éste también existe. Es cierto, como han dicho los proponentes, que tendría que promulgarse definitivamente, pero también es cierto que el hecho del período olímpico, al que antes ya me he referido, fue un acicate más para completar el plan de Emergencia Interior. Si en estos momentos es provisional, es simplemente porque se ha preferido esperar a que los planes de emergencia de exterior, que son competencia del Gobierno autónomo de la Generalitat de Cataluña, estuvieran completados para realizar la necesaria coordinación y engarce entre los dos planes. Pero, si eso fuera necesario, no habría ningún problema en que el Puerto de Barcelona enviara el Plan de Emergencia Interior, suficientemente completo desde nuestro punto de vista, a la autoridad competente, que en este caso sería el organismo Puertos del Estado para que éste lo aprobara definitivamente.

Nosotros creemos que es conveniente esperar a realizar esta coordinación, a la que me refería, con los planes de emergencia exterior de la Generalitat de Cataluña para luego no tener que volver a promulgar uno nuevo o complementar anexos que harían necesario iniciar otra vez el período de elaboración y de aprobación definitiva del Plan de Emergencia Interior.

Finalmente, adecuar la plantilla de inspectores. Podemos estar de acuerdo en este punto, a pesar de que no existe un solo inspector, señora Montseny; existen 11 inspectores para diferentes ámbitos. Supongo que usted se refería a una inspección determinada, pero también podríamos recoger esta sugerencia, porque nunca está de más y porque seguramente completar la plantilla de inspectores es una necesidad en la que nosotros podríamos coincidir.

Por lo tanto, a pesar de todas estas razones que, desde nuestro punto de vista, repito, hacen que no podamos hablar del Puerto de Barcelona como un puerto inseguro, hemos presentado, como decía al principio de mi intervención, una enmienda de sustitución que concretamente diría: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a promulgar un reglamento de practica y uso de los remolcadores del Puerto de Barcelona en el plazo de los tres meses —ahí rectificaríamos «los seis» porque, como ha dicho el señor Recoder, creemos que es un período suficiente— posteriores a la promulgación del reglamento general de practica previsto en la Ley 27/1992, de Puertos y Marina Mercante, que, como he dicho antes, tendría que promulgarse desde la Administración del Estado.

A este respecto tengo que decir, entre paréntesis, que la elaboración de este reglamento general está en marcha, que se ha pasado a los diferentes puertos para que hagan sus aportaciones no sólo las autoridades portuarias, sino también los diferentes usuarios de cada puerto. Por lo tanto, este reglamento general está próximo a promulgarse mediante real decreto.

Segundo: Mientras tanto, se generalizará el uso de remolcadores en las maniobras de aproximación al Puerto de Barcelona, en las que dicha utilización resulte técnicamente aconsejable por motivos de seguridad. Igualmente, se procederá a ello en las maniobras de inflamales realizadas en las proximidades del muelle. También aquí entre paréntesis, si me permiten, les diré que señalamos «en las que dicha utilización resulte técnicamente aconsejable» porque hacerlo en todos los casos significaría incrementar no la seguridad sino, paradójicamente, la inseguridad.

El tercer punto diría: Remitir a la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso un informe relativo a los accidentes marítimos recientemente ocurridos en el Puerto de Barcelona. Creemos que es bueno que los miembros de esta Comisión tengamos un informe exhaustivo de estos accidentes/incidentes a los que antes me he referido y que los analicemos en profundidad, aunque ya hemos señalado cuáles han sido las características de estos incidentes.

El cuarto punto diría: Tomar las medidas necesarias para que se realicen inspecciones rigurosas, de acuerdo

con el Memorandum de París, en los barcos que entren en el Puerto de Barcelona, en función de los riesgos intrínsecos de la propia mercancía o de los derivados de su manipulación y estiba.

El quinto punto diría: Impulsar la urgente promulgación del Plan definitivo de Emergencia Interior del Puerto de Barcelona. Ahí podríamos, como he dicho antes, no comprometernos a ningún plazo, sino hacerlo de manera inmediata, aunque continúo insistiendo en que sería preferible acabar de coordinar este Plan de Emergencia Interior con los planes de emergencia exterior del Gobierno autónomo.

El sexto punto diría: Velar por el cumplimiento de la directiva 93/75 de la Unión Europea, de 13 de noviembre, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con destino a puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas y contaminantes. En este sentido tenemos que añadir que, a pesar de que no existe la trasposición de esta directiva a nuestro ordenamiento jurídico y sabemos que el Gobierno está elaborando la propuesta de esta trasposición, en el Puerto de Barcelona ya se están tomando las medidas necesarias para adecuar las condiciones de seguridad a éstas de la Unión europea. De manera que pensamos que cuando exista la trasposición de esta directiva a nuestro ordenamiento jurídico, la experiencia del Puerto de Barcelona será ya inmejorable para poder adecuarla de manera completa.

Esta es nuestra enmienda, a la que sumaríamos la que se hacía desde el Grupo Popular en cuanto a la velocidad —no tengo aquí el redactado exacto que ha leído la señora Montseny— y también la relativa a adecuar la dotación de inspectores de seguridad marítima, a la que ya me he referido antes. Esta sería nuestra propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún Grupo más desea expresar su posición ante las propuestas? (**Pausa.**)

Señor Ríos, tiene la palabra.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Seré muy breve, señor Presidente.

Siempre que se produce un accidente, podemos intentar explicar o definir qué es lo que ha pasado, pero los accidentes siempre se producen fortuitamente. Lo que tendríamos que preguntarnos es qué podemos hacer para tomar medidas preventivas que reduzcan la incidencia de estos accidentes. Lógicamente, en los puertos con mayor volumen de tráfico se produce mayor número de accidentes, no solamente en aquéllos de los que estamos hablando.

Ante una propuesta anterior se nos decía que eran iniciativas muy locales. Esta, aunque de ámbito mayor, también es local y no por eso menos importante y la vamos a apoyar. Debemos aprender de las experiencias en todo el Estado. Si hay unos incidentes en un puerto como el de Barcelona, debemos aprender de ellos para aplicarlo en todo el Estado. De una necesidad producida en una zona concreta debemos extraer conclusiones y propuestas que puedan beneficiarnos a todos.

En todo caso, la primera propuesta del Grupo Catalán (Convergència i Unió), que habla de promulgar las medidas en un plazo determinado, es bastante más concreta en el tiempo. La enmienda que introduce el Grupo Socialista, aunque es razonable —desarrollar las normas para todos los puertos y después proceder a la elaboración de las específicas del Puerto de Barcelona—, a pesar de ese compromiso que anunciaba el portavoz socialista de que está a punto de terminarse, la ley data del año 1992 y estamos en 1994. Pero, en fin, a pesar de que no haya una concreción y pueden pasar seis o siete meses sin que se haya producido, a pesar de esto, nosotros vamos a respaldar la propuesta, tanto la originaria como si se acepta la aportación del Grupo Parlamentario Socialista.

En todo caso, y como comentario genérico sobre lo que nosotros decíamos, cuando hablamos del Puerto de Tarragona y las tarifas, ya señalamos que deberíamos presentarlo para todo el Estado. Me gustaría precisar tres puntos de la enmienda que se ha presentado, por si es aceptada por el proponente.

En el punto 3 se habla de remitir a la Comisión de Infraestructuras información sobre los accidentes marítimos recientemente ocurridos en el Puerto de Barcelona. Proponemos que se añada, si se estima oportuno: «y los producidos en los demás puertos de España».

Proponemos que en el punto 4, cuando se habla de la inspección de las materias peligrosas y del Memorándum de París, se refiera «al Puerto de Barcelona y a los demás del Estado».

En el punto 5, cuando dice: impulsar urgente promulgación del Plan definitivo de Emergencia Interior del Puerto de Barcelona, proponemos que se añada: «y los demás que lo precisen».

De esta manera, estaríamos actuando en el puerto que tiene un mayor porcentaje de incidencias, porque ha venido de allí, pero también aprendiendo y utilizando las medidas para otros puertos del resto del Estado que puedan beneficiarse de ello. En suma, generalizamos una buena iniciativa que el Grupo Catalán (Convergència i Unió) ha planteado para un puerto específico.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Tenemos que considerar estos tres comentarios o precisiones, como usted los ha calificado, como enmiendas «in voce»?

El señor **RIOS MARTINEZ**: Sí, señor Presidente, enmiendas «in voce» si lo estima aceptable el proponente. Si no, yo voy a apoyar la propuesta.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Recoder para fijar su posición respecto a enmiendas y enmiendas de las enmiendas. (Risas.)

El señor **RECODER I MIRALLES**: Esto va a ser un poco más difícil, señor Presidente.

Primero quisiera hacer un breve comentario acerca de la intervención del señor Sabaté. Desearía muy sinceramente que el ánimo con el que ha afrontado su interven-

ción no obedeciera a un convencimiento real. Me explicaré.

Si el Grupo Socialista cree que todos los accidentes que he relatado y que se han producido últimamente en el Puerto de Barcelona son debidos exclusivamente al azar, que no tienen más importancia que un simple choque en la caravana del domingo de regreso a la gran ciudad, es decir, abolladuras y nada más, creo que iremos mal. Ha habido abolladuras, como dice el señor Sabaté, pero también se han producido boquetes de cuatro metros y accidentes en el muelle de inflamables, cosa que es todavía más preocupante.

Comprendo su voluntad de tranquilizar a la opinión pública y su insistencia en decir que el Puerto de Barcelona es seguro, pero me gustaría que detrás de ello hubiera una reflexión auténtica, sincera y comprometida de la autoridad portuaria de Barcelona en el sentido de intentar analizar exactamente qué ha sucedido y evitar que se repitan situaciones de este tipo.

Respecto de su enmienda concreta, en cuanto al punto primero, me parece necesario y correcto que el plazo sea de tres meses, pero le preguntaría al señor Sabaté para cuándo está previsto el reglamento general de practicaaje, si es que lo sabe, porque yo no lo sé. Querríamos conocer si podemos tener la esperanza de que inmediatamente o en un cierto período de tiempo vamos a tener el reglamento de practicaaje del Puerto de Barcelona o no.

Otra segunda cuestión se refiere al punto tercero de su enmienda, donde dice: Remitir a la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente. Yo le sugeriría, y creo que puede ser posible por el tiempo que hace que se han producido estos accidentes, que este informe se remitiera en el plazo de un mes a esta misma Comisión.

En tercer lugar, en cuanto a impulsar la urgente promulgación del Plan definitivo de Emergencia Interior, reconociendo el hecho de que puede ser conveniente vincular este Plan de emergencia a otros planes que son competencia de otras administraciones públicas, le pediría que incorporáramos un plazo de tres meses para que se promulgue este Plan.

En cuanto a la incorporación de las propuestas del Grupo Parlamentario Popular, estoy absolutamente de acuerdo con ello.

Respecto de la propuesta del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, si las pudiera repetir el señor Ríos, me iría muy bien para poderme pronunciar al respecto.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia reitera que las enmiendas presentadas en estos momentos tienen que ser entregadas por escrito a esta Mesa, para que podamos tener constancia de las propuestas realizadas «in voce» o propuestas transaccionales.

Hecha esta advertencia, el señor Ríos tiene la posibilidad de explicar cuál es su posición para que el señor Recoder pueda manifestarse con respecto a sus enmiendas, que son tres.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Voy a pasar a la Presidencia mis enmiendas por escrito para que quede constancia.

En el punto tercero, al final, cuando habla de los accidentes recientemente ocurridos en el Puerto de Barcelona, añadiríamos: «y los producidos en los demás puertos de España».

En el punto cuarto, cuando habla de acuerdo con el Memorandum de París, en los barcos que entren en el Puerto de Barcelona, añadir «y los demás puertos del Estado».

También al final del párrafo quinto, cuando habla de la promulgación del Plan definitivo de Emergencia Interior del Puerto de Barcelona, añadir «y los que lo precisen», porque a lo mejor todos no lo precisarían.

De todas formas voy a pasar las propuestas por escrito a la Presidencia, porque es lógica la precisión que me hace.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: Las propuestas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya encajan perfectamente en la literalidad de la enmienda de sustitución planteada por el Grupo Parlamentario Socialista. Lo que no sé es si encajan tan perfectamente con las propuestas de enmienda «in voce» que yo he realizado hace un momento en cuanto a incorporar plazos para la presentación del informe sobre los accidentes marítimos, o, en el punto quinto, para promulgar el Plan definitivo de Emergencia Interior.

El señor **PRESIDENTE**: Última gira al respecto para hacer las cosas bien. (Risas.)

Señor Sabaté, ¿podría usted contestar a las precisiones que le ha pedido el señor Recoder para ver si simplificamos así la votación de esta proposición no de ley?

Le ha preguntado respecto a los dos plazos que figuran en las enmiendas que ha hecho «in voce».

El señor **SABATE IBARZ**: En el punto tercero dice un mes y a mí me parece bien.

El señor **PRESIDENTE**: En el punto primero pone tres meses.

El señor **SABATE IBARZ**: ¿Tres meses? De acuerdo. Si quiere, tres meses y, si quiere, mañana mismo se envía. Yo creo que en tres meses está, luego dependerá de lo que haga Puertos del Estado. Esto se puede aprobar.

Lo que le decía al señor Recoder es que no sé si es preferible esperar a que esto esté en coordinación con los planes de emergencia exterior de la Generalitat, pero me temo que esto no va a ser posible en tres meses y que el Puerto va a mandar a Puertos del Estado el Plan definitivo de Emergencia Interior y se va a aprobar en tres meses.

Entonces, de acuerdo con su enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Puedo preguntar al señor Recoder si acepta la enmienda de sustitución del Grupo

Socialista, que a su vez implicaría la aceptación de todas las enmiendas que usted ha aceptado ya? (Risas.)

El señor **RECODER I MIRALLES**: La acepto con suma satisfacción, lo que no tengo claro es si incorporamos las enmiendas del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Risas.)

El señor **PRESIDENTE**: Pues sobre eso quiero su manifestación inmediata para poder proceder a la votación.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Perdón, no lo tengo claro porque de las manifestaciones del señor Sabaté no me ha quedado claro si es posible incorporarlas (Risas.) con los plazos que yo he precisado.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que el señor Sabaté está encantado de que su propuesta (Risas.) haya sido la que al final ha recogido todas las enmiendas y *reenmiendas* de los Diputados de esta Comisión.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Perdón, señor Presidente, una última aclaración. (Risas.) Lo que yo quiero clarificar es si Puertos del Estado está preparado y capacitado para presentarnos en tres meses un Plan definitivo de Emergencia Interior de todos los puertos de España que lo precisen. Eso es lo que quiero saber.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, yo creo que eso nadie lo puede contestar. Nuestra petición tiene que ser que antes de tres meses, que ellos puedan o no, ése es su problema. (Risas.)

Para dejarlo claro. (Risas.) Suponiendo y teniendo constatación (Risas.) de que se ha presentado una proposición no de ley del Grupo Convergència i Unió sobre el Puerto de Barcelona —primer punto—, segundo punto, que la portavoz del Grupo Popular ha presentado una serie de enmiendas «in voce» que ha aceptado el señor Recoder, propietario de la proposición no de ley... (Risas.)

El señor **RECODER I MIRALLES**: No, yo no, mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: Su Grupo. (Risas.) A continuación el Grupo Socialista ha presentado una enmienda de sustitución a la proposición no de ley de Convergència i Unió. A su vez, el señor Recoder ha aceptado las enmiendas «in voce» del señor Ríos en nombre de Izquierda Unida y, finalmente —y ya llegamos— (Risas.), el señor Recoder ha aceptado, previa consulta al Grupo Socialista, votar la proposición no de ley de sustitución del Grupo Socialista que acepta todas las enmiendas que usted había aceptado. ¿Es correcto? (Asentimiento. Risas.)

En ese caso sometemos a votación la proposición no de ley finalmente consensuada. (El señor **García-Arrecciado Batanero pide la palabra**.)

Tiene la palabra el señor **García-Arrecciado**.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Señor Presidente, para una cuestión de orden.

La enmienda «in voce» es un recurso excepcional que se utiliza en las comisiones. El Grupo Parlamentario Socialista ha tenido el mismo plazo que el resto de los grupos para estudiar las proposiciones no de ley. Ha materializado sus posicionamientos en una enmienda transaccionada con el Grupo que presenta esta proposición no de ley. De esta enmienda tienen conocimiento el resto de los grupos desde ayer por la tarde. Hemos tenido la ocasión de no organizar el «brainstorming» que estamos organizando aquí. Todo el mundo está introduciendo aquí enmiendas «in voce». Eso —quiero advertir al resto de los grupos— cambia sustancialmente los posicionamientos del Grupo Socialista. Nosotros mantenemos la proposición de enmienda de sustitución que hemos presentado. Creemos que también votaríamos a favor de los tres meses en el punto primero y del plazo de un mes en el punto tercero. Y estaríamos también conformes con completar con el punto del Grupo Popular que se refiere a las plantillas de inspectores y a la velocidad.

Creo que no tenemos que volver a insistir, en otras sesiones como ésta, en que se presenten los textos por escrito. El Grupo que apoya al Gobierno adquiere una especial responsabilidad al aceptar enmiendas y debe tener el tiempo preciso para consultarlo. Por tanto, nosotros rogamos al Grupo de Convergència i Unió que, en los términos que me he expresado, se vote la proposición no de ley, pero que no se vayan añadiendo los elementos que al calor del debate van surgiendo en propuestas y en contrapropuestas.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor García-Arreciado, en cumplimiento del Reglamento, el señor Recoder tiene total autoridad para aceptar o no, a su debido tiempo, cualquier enmienda «in voce» o escrita sobre su proposición no de ley. Quede claro que hasta ahora no se ha producido ni se va a producir ninguna irregularidad de tipo reglamentario. Por tanto, no vamos a entrar en el debate de si las enmiendas «in voce» son útiles o no.

Por consiguiente, el resumen que he hecho, que entiendo es lo que aquí ha pasado, si el señor Recoder lo acepta, sin más dilación sometemos esta proposición a votación.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, pediría dos cosas: primero, que me deje hacer una aclaración; y, segundo, que antes de proceder a la votación podamos leer el texto que vamos a votar para clarificar el sentido final del voto de los demás grupos de la Cámara.

Me ha parecido que en la intervención del señor García-Arreciado se introducían unas innovaciones en las manifestaciones que había efectuado el anterior portavoz socialista. Se refería concretamente al punto 5, en el que me ha parecido entender que proponía suprimir el plazo de tres meses que yo planteaba. (**Varios señores Diputados: No.**)

El señor **PRESIDENTE**: Señor Recoder, esta Presidencia interrumpe la sesión durante cinco minutos para tratar de consensuar el texto definitivo.

El señor **RECODER I MIRALLES**: Me parece muy acertada la propuesta.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión y en evitación de este tipo de situaciones, esta Presidencia quiere recordar que, según el Reglamento, todas las enmiendas «in voce» que se puedan presentar son legales, en tanto en cuanto no haya un grupo parlamentario que se oponga. Aquí se han presentado las enmiendas «in voce», no ha habido ningún grupo que se manifestara en contra, y tanto las del Grupo Popular como las de Izquierda Unida han sido asumidas por parte del señor Recoder. Otra cosa es que alguien se dé cuenta de que le resulta complejo aceptar determinadas enmiendas en un momento dado. Lo siento mucho, a lo más que puede llegar esta Presidencia es a la concesión de cinco minutos para ponerse de acuerdo. Otra solución para intentar cambiar lo que se había acordado no se va a consentir.

Si es tan amable el señor Sabaté, dé lectura al texto que finalmente y muy consensuadamente se ha elaborado.

El señor **SABATE IBARZ**: El texto definitivo, por tanto, diría lo siguiente:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a:

Primero. Promulgar un reglamento de practica y uso de los remolcadores del Puerto de Barcelona en el plazo de los tres meses posteriores a la promulgación del Reglamento general de practica previsto en la Ley 27/1992, de Puertos y Marina Mercante.

Segundo. Mientras tanto, se generalizará el uso de remolcadores en las maniobras de aproximación al Puerto de Barcelona en las que dicha utilización resulte técnicamente aconsejable por motivos de seguridad. Igualmente, se procederá a ello en las maniobras realizadas en las proximidades del muelle de inflamables.

Tercero. Remitir en el plazo de un mes, a la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente del Congreso de los Diputados, un informe relativo a los accidentes marítimos recientemente ocurridos en el Puerto de Barcelona y los más significativos del resto de los puertos de España.

Cuarto. Tomar las medidas necesarias para que se realicen inspecciones rigurosas de acuerdo con el Memorandum de París en los barcos que entren en el Puerto de Barcelona y en los del resto de España, en función de los riesgos intrínsecos de la propia mercancía o de los derivados de su manipulación y estiba.

Quinto. Impulsar la urgente promulgación del plan definitivo de emergencia interior del Puerto de Barcelona, en el plazo de tres meses.

Sexto. Velar por el cumplimiento de la directiva 93/75, de la Unión Europea, de 13 de noviembre, sobre las condiciones mínimas exigidas a los buques con des-

tino a puertos marítimos de la Comunidad o que salgan de los mismos y transporten mercancías peligrosas y contaminantes.

Séptimo. Adecuar la dotación de inspectores de seguridad marítima.

Y, octavo. Control estricto del cumplimiento de la normativa sobre velocidad dentro de las aguas del puerto.

El señor **PRESIDENTE**: La Comisión entiende que esta es la proposición no de ley finalmente consensuada y,

por tanto, la que acaba de leer el señor Sabaté es la que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

Muchas gracias a todos. Se levanta la sesión.

Eran las once y cuarenta minutos de la mañana.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961