



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 423

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 34

celebrada el martes, 21 de febrero de 1995

ORDEN DEL DIA:

	<u>Página</u>
Ratificación de la Ponencia encargada de informar el proyecto de ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca del río Guadiaro a la cuenca del río Guadalete. (BOCG serie A, números 96-1, de 23-12-94, 96-2, de 17-2-95 y 96-3, de 17-2-95. Número de expediente 121/000081)	12868
Aprobación por la Comisión, con competencia legislativa plena, del proyecto de ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca del río Guadiaro a la cuenca del río Guadalete. (BOCG serie A, números 96-1, de 23-12-94, 96-2 y 96-3, de fecha 17-2-95. Número de expediente 121/000081)	12868
Proposiciones no de ley:	
— Sobre libre prestación de servicios en el transporte marítimo en el puerto de Málaga. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 149, de 17-10-94. Número de expediente 161/000308).....	12881

	Página
— Sobre adopción de determinadas medidas en la ejecución de las obras de la autovía Adra-Puerto Lumbreras (N-340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona), a su paso por el municipio almeriense de Vúcar. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG, serie D, número 142, de 3-10-94. Número de expediente 161/000282)	12886
Pregunta del señor Soriano Benítez de Lugo (Grupo Parlamentario Popular), sobre habilitación del horario nocturno en el aeropuerto de La Palma. (Número de expediente 181/001338)	12890

Se abre la sesión a las diez y cuarenta minutos.

El señor **PRESIDENTE**: Iniciamos la sesión.

He de anunciar que el orden del día está compuesto por cuatro partes totalmente distintas, importantes todas ellas, para que se organice cada uno en función de sus trabajos respectivos en otras Comisiones.

La primera parte está formada por la ratificación de la Ponencia designada para informar un proyecto de ley; la segunda por la aprobación con competencia legislativa plena de otro proyecto de ley; una tercera, debate de proposiciones no de ley, y terminaremos la sesión con una pregunta. Es decir, hoy tenemos varios aspectos distintos; que cada uno organice su trabajo y sepa cómo poder acudir a sus compromisos.

Quiero decir que aparte de los ponentes que ratifiquemos, no se votará nada antes de la una de la tarde de hoy. Aquellos que tengan que defender propuestas concretas lo podrán hacer, según el procedimiento habitual. Lo digo porque alguna persona ha pedido alterar un poco el orden del día y yo en estos momentos no estoy en disposición de garantizar la hora de finalización de los debates; lo único que digo es que, por acuerdo de la Mesa y de la Junta de Portavoces, no se votará nada antes de la una.

— **RATIFICACION DE LA PONENCIA DESIGNADA PARA INFORMAR EL PROYECTO DE LEY DE DERIVACION DE VOLUMENES DE AGUA DE LA CUENCA DEL RIO GUADIARO A LA CUENCA DEL RIO GUADALETE. (Número de expediente 121/000081.)**

El señor **PRESIDENTE**: Dicho esto, iniciamos nuestro orden del día, con un poco de retraso, abordando, en primer lugar, la ratificación de la Ponencia designada para informar el proyecto de ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca del río Guadiaro a la cuenca del río Guadalete.

Someto a la Comisión, previa lectura de los miembros de esta Ponencia, la aprobación de su composición. Me permito leer que los Diputados que forman parte de esta ponencia son: Don Jenaro García-Arreciado Batanero, del Grupo Socialista, don Alfonso Perales Pizarro, del Grupo Socialista, don Ramón Satos Jurado, del Grupo Socialista, doña Teófila Martínez Saiz, del Grupo Popular, doña Loyola de Palacio Valle-Lersundi, del Grupo Popular, don Je-

rónimo Andreu Andreu, del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, don Salvador Sedó i Marsal, del Grupo Catalán (Convergència i Unió), don Ricardo Gatzagaetxebarria Bastida, del Grupo Vasco (PNV), don Adán Pablo Martín Menis, del Grupo Coalición Canaria, y don José María Chiquillo Barber, del Grupo Mixto.

¿Se aprueba la composición de esta ponencia? (**Pausa.**) Por asentimiento, queda aprobada la composición de esta ponencia.

— **APROBACION, CON COMPETENCIA LEGISLATIVA PLENA, DEL PROYECTO DE LEY DE DERIVACION DE VOLUMENES DE AGUA DE LA CUENCA DEL RIO GUADIARO A LA CUENCA DEL RIO GUADALETE. (Número de expediente: 121/000081.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la aprobación, con competencia legislativa plena, del proyecto de Ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca del río Guadiaro a la cuenca del río Guadalete. Existen enmiendas del Grupo Popular y del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Doy la palabra a doña Teófila Martínez, para defender las enmiendas del Grupo Popular.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: En nombre del Grupo Popular voy a intervenir para defender las enmiendas a este importante proyecto para realizar las obras del trasvase Guadiaro-Majaceite. Las voy a defender todas en bloque porque todas tienen la misma intención, que es garantizar la ejecución del proyecto y garantizar de la forma más adecuada la gestión después del trasvase. Desde hace más de tres años, la zona de la Bahía de Cádiz y de Jerez de la Frontera viene sufriendo una serie de restricciones en el suministro de agua muy importantes. Desde ese mismo tiempo también, distintas fuerzas políticas y distintos sectores sociales y económicos de la Zona y de la provincia vienen reclamando las medidas necesarias para aumentar el ahorro, aumentar la capacidad de saneamiento y para que se tomen las medidas necesarias para acabar de una vez por todas con esas importantes restricciones que estamos sufriendo y que hipotecan de alguna forma nuestro futuro económico y social.

En 1992 y a través de un Real Decreto de 22 de mayo se declararon de interés general las obras de este túnel tras-

vase de Buitreras para hacer el trasvase de aguas Guadiaro-Majaceite y desde entonces en la sociedad gaditana se ha producido y se está produciendo un debate social bastante importante, porque una zona reclama urgentemente ese trasvase y la otra zona, la zona del Guadiaro, ha tenido serias dudas de que ese trasvase se fuese a realizar sin las necesarias garantías para que se tuvieran en cuenta sus necesidades actuales y futuras con respecto a los caudales del agua para esa zona. Debido a ese debate social, ha habido distintas reuniones en el último año con distintos responsables de la Administración, tanto a nivel de la Comunidad Autónoma andaluza como del Ministerio de Obras Públicas, y como resultado se ha asegurado a la sociedad gaditana que este proyecto de Ley iba a contemplar las medidas necesarias para garantizar el suministro de agua a la zona de la Bahía, que influye en la vida cotidiana de más de 800.000 habitantes, pero también para dar tranquilidad y seguridad a la zona de los habitantes que viven en la cuenca del río Guadiaro, o sea, todo el Campo de Gibraltar.

A la vista del contenido de este proyecto de Ley, el Grupo Popular no se le escapa que hay algunos aspectos de este proyecto de ley que pueden mantener en lo sucesivo esa inquietud de los habitantes de la zona del Campo de Gibraltar, o sea, la Cuenca del Guadiaro. ¿Por qué? Porque nosotros creemos que hay algunos aspectos y algunos artículos de esta ley que no reúnen la suficientes garantías. Y en ese sentido van nuestras principales enmiendas.

En nuestra enmienda número 18 dejamos muy claro que, aunque el proyecto de Ley indica que en la toma del trasvase el caudal será superior a 5 metros cúbicos por segundo, nosotros queremos que esos 5 metros por segundo se mantengan después de la toma, es decir, antes de la toma y después de la toma, para garantizar el mantenimiento del caudal mínimo del río Guadiaro de forma efectiva y clara.

Con la misma intención, en nuestra enmienda número 19 proponemos que dentro de ese artículo quede bien claro que el volumen anual derivado no será mayor a 100 hectómetros cúbicos. Nosotros no creemos conveniente citar una serie de años para establecer esa media de 100 hectómetros cúbicos, pero queremos la garantía de que el volumen anual derivado no será mayor.

Hay otra serie de enmiendas, como es la 20 y la 21, donde proponemos simplemente sustituir la expresión «período concreto» por «anualidad». Nos parece que se ajusta mejor a la realidad, puesto que, como somos una zona de una sequía estructural en los últimos años, es muchísimo mejor que sea por anualidades que por períodos concretos, porque siempre pueden distorsionar las necesidades tanto de la zona receptora como de la zona cedente.

En la enmienda 22 pretendemos que en la Comisión de Explotación estén representadas las corporaciones locales de dichas cuencas. Aunque el día que se reunió la Ponencia había opiniones de que esto estaba contemplado ya en la Ley de aguas, nosotros queremos que se asegure que dentro de los usuarios van a estar representadas las corporaciones locales de dichas cuencas.

En nuestra enmienda número 23 —que para nosotros es muy importante— decimos que las obras de derivación de

aguas de la cuenca del río Guadiaro deben tener la declaración de impacto ambiental aprobada. Por parte de los responsables del Ministerio se nos ha dicho en numerosas ocasiones que el estudio de impacto ambiental con respecto a la obra en sí está realizado y tiene el informe aprobado, pero lo que no se nos ha dicho todavía —y no sabemos si es así— es que el estudio de impacto ambiental sobre los efectos que va a producir ese trasvase en toda la cuenca tenga el necesario estudio de impacto ambiental aprobado. Nosotros queremos que lo que diga el estudio de impacto ambiental sea tenido muy en cuenta a la hora de realizar el trasvase, porque creemos que es una de las garantías que, además de ser preceptivas para cualquier obra pública, más tranquilidad va a dar a los distintos sectores sociales de la provincia de Cádiz; que ese estudio de impacto ambiental sea tenido en cuenta a la hora de realizar y gestionar posteriormente el trasvase de las aguas del Guadiaro al Majaceite.

En nuestra enmienda número 24, que es de adición, creemos que es importantísimo que, al mismo tiempo que se hace esta obra de trasvase, que ya lleva mucho tiempo de retraso —desde que se aprobó, en 1992, se están dando vueltas y vueltas y ya llevamos más de dos años esperando que se empiecen las obras de ese trasvase—, se realicen otras obras de ahorro de las pérdidas de agua. Desde marzo de 1993 hay un acuerdo de la Junta de Andalucía y del Ministerio de Obras Públicas para realizar un proyecto conjunto, a nivel de Andalucía, de obras de saneamiento. Una de las obras de saneamiento que se contempla en ese proyecto precisamente es el saneamiento integral del río Guadiaro.

El señor Baltanas, Director General de Obras Hidráulicas, en su comparecencia en esta Cámara el 13 de marzo de 1994, nos indicaba que había proyectos pendientes de realizar por un valor de aproximadamente 12.000 millones para obras de ahorro del agua en las conducciones, tanto de suministro a las ciudades como a los regadíos, obras importantísimas porque en este momento se calcula que la media de la pérdida de agua que se está produciendo en esas conducciones puede ser del 40 por ciento. Vamos a trasvasar una cantidad de agua de una cuenca a otra y resulta que una parte de ella se va a perder por falta de unas obras muy necesarias o porque no se realicen al mismo tiempo que las obras del trasvase. Creo que en este proyecto de ley se deben dar las garantías necesarias para que durante el tiempo que dure la obra del trasvase, las distintas administraciones pongan manos a la obra y realicen al mismo tiempo esas obras importantísimas de ahorro de las pérdidas de agua en las conducciones y también en las obras necesarias para que en el caudal del río Guadiaro las aguas no estén contaminadas, o sea, que los 23 pueblos que vierten las aguas a ese río vean realizadas las obras de saneamiento y que se terminen las que están pendientes en la cuenca del Guadalete.

Además, nos parece que se deben establecer en el mismo plazo de tiempo convenios con las comunidades de regantes para que se puedan mejorar los sistemas de regadío y así aprovechar mejor el agua que se ponga a disposición de esas comunidades de regantes, porque si no nues-

tra agricultura va a pasar unos años, como ha sucedido últimamente, muy graves para su economía; sobre todo por lo que está pasando últimamente, que incluso la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir quiere cobrar un canon a algunos por un agua para regadío que no han tenido opción a utilizar.

Al mismo tiempo, con nuestra enmienda 25 pretendemos que el Gobierno declare de interés general las obras de construcción de una planta desaladora destinada a suministrar agua potable a la población de toda la Bahía de Cádiz. Hacemos esta última petición, aunque hace unos días se nos ha rechazado en esta Cámara una proposición no de ley en el mismo sentido. Después de las experiencias de los períodos de sequía de los últimos años, el trasvase de agua se va a realizar entre dos cuencas y cuando hay sequía en una en un período largo de tiempo, de cuatro años, la hay en la otra. Si no llueve en la zona de la Bahía, tampoco llueve en la zona del Campo de Gibraltar y no habrá agua que trasvasar. Si en un futuro se van a producir períodos de sequía, como esperan los expertos, de esta misma duración, con una propuesta de este tipo podremos asegurar que en años futuros, en esos importantes períodos de sequía en el sur de España y, sobre todo, en la provincia de Cádiz, por lo menos esté garantizado el suministro a las ciudades, el suministro de agua de consumo humano a la zona de la Bahía.

Todas nuestras enmiendas, como decía al principio, están encaminadas a obtener en un futuro las máximas garantías en el suministro de agua para todos los habitantes de la provincia de Cádiz, tanto los del Campo de Gibraltar como los de la Bahía de Cádiz y la zona de influencia de Jerez y, además, a que se hagan las obras necesarias, con rentabilidad de futuro y con eficacia, precisamente para garantizar ese consumo y que tengamos agua suficiente para que nuestra agricultura no sufra los daños que está sufriendo en los últimos años.

Espero que los Diputados de otras fuerzas políticas, sobre todo los que apoyan al Gobierno, los del Grupo Socialista, tengan en cuenta alguna de estas enmiendas que ya digo que, además de intentar garantizar el consumo de agua en el futuro, quieren dar tranquilidad a los distintos sectores sociales. Si las cosas se van a hacer bien, ¿por qué no se refleja en los proyectos de ley? Si se van a dar las garantías, por ejemplo, de que después de la toma van a circular cinco metros cúbicos de agua por segundo, ¿por qué no garantizarlo en el proyecto de ley? Si se van a tener en cuenta una serie de cosas, ¿por qué no garantizarlo en el proyecto de ley? Si el Gobierno de la nación y la Junta de Andalucía tienen muy claro, y lo tienen previsto y presupuestado, que hay que hacer unas obras importantes de ahorro en las conducciones, ¿por qué no reflejarlo en este proyecto de ley? No reflejarlo sería sembrar las dudas y nosotros creemos que es una tarea muy importante de los Diputados y de los distintos grupos políticos que representamos a los ciudadanos que en los proyectos de ley se den las máximas garantías para los ciudadanos; también nos obligará en un futuro a cumplirlos. Los proyectos de ley no están sólo para salir al paso, sino para que luego se cumplan.

Con la intención y con el deseo de que del debate de este proyecto de ley salga lo mejor para el futuro de la provincia de Cádiz, tanto de la zona del Guadiaro como de la zona de la Bahía, el Grupo Parlamentario Popular ha presentado estas enmiendas.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu para defender sus enmiendas.

El señor **ANDREU ANDREU**: Conforme a lo que usted estipuló al principio de esta Comisión, defenderé las enmiendas que se refieren a la exposición de motivos, dejando para otros turnos las del articulado.

En la exposición de motivos, quiero dejar, en principio, bien claro que el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida ha manifestado claramente con su actitud ante el Congreso de los Diputados que apoya cualquier tipo de actuación que venga a solucionar el problema de la sequía en la zona gaditana y, desde luego, no excluye de ninguna de las maneras la posibilidad del trasvase del río Guadiaro al río Majaceite; y no la excluye con la condición de que este trasvase se haga con las garantías, tanto para la población de la zona gaditana como para la de la zona campogibaltareña, de que se va a hacer en el caso claro de necesidad de la zona gaditana, en el caso claro de que se demuestre que no hay ningún tipo de impacto negativo para la zona del Campo de Gibraltar y en el caso claro de que se asegure que se va a utilizar adecuadamente el agua trasvasada en un futuro porque supone de alguna manera un gesto de solidaridad de una comarca con respecto a la otra.

Mi Grupo Parlamentario está convencido de que la actitud inicial entre las comarcas que trasvasan y la otra que recibe es de solidaridad y solamente la negativa y obcecada actuación de la Administración en el transcurso del proceso del trasvase ha llevado a una situación de crispación que, si se hubieran hecho bien las cosas desde el principio, no hubiera tenido lugar.

No cabía, como se planteó en un principio, presentar un proyecto de trasvase de 150 hectómetros cúbicos y la construcción de una nueva presa, a todas luces innecesaria, que levantó una polémica extraordinaria en el Campo de Gibraltar, porque su población entendía, con muy buen criterio, que el río Guadiaro no podía pasar esos 150 hectómetros cúbicos y que aquella presa era absolutamente innecesaria una vez que existía un azud, que ya era propiedad de Sevillana, en la propia cabecera del río Guadiaro.

La Administración tuvo que dar marcha atrás, como suele hacerlo el Partido Socialista, sin hacerlo bien, sin seguir los procedimientos adecuados, sino simplemente respondiendo a las medidas de presión que se ejercieron desde la comunidad del Campo de Gibraltar, pero el mal ya estaba hecho. El trasvase del río Guadiaro al río Majaceite nacía con el estigma de que se estaba realizando en contra de una comarca y de que una comarca entera se había levantado contra él, creando una situación innecesaria de polémica entre una comarca y otra.

Por otra parte, la zona gaditana lleva tres años con restricciones, prácticamente se corta el agua 12 horas al día y,

desde luego, es natural que la población exija y quiera una solución al problema del agua y en muchas ocasiones ya no importa cuál sea, porque las necesidades son absolutamente perentorias.

Por lo tanto, la exposición de motivos que se haga en este texto para mi Grupo parlamentario es extraordinariamente importante, porque determina, ni más ni menos, la actitud con la que este Congreso de los Diputados enfoca este proyecto de ley y cuáles son las limitaciones, las correcciones necesarias y posibles a un proyecto de esta naturaleza para que salvaguarde los derechos tanto de una comarca como de la otra.

Por eso, mi Grupo parlamentario ha tenido especial cuidado en presentar cinco enmiendas a la exposición de motivos porque considera muy importante precisar los términos en que está redactada.

La primera enmienda se refiere al párrafo tercero. Este párrafo tercero, tal y como viene redactado en la exposición de motivos, considera el trasvase como una situación absolutamente ineludible y pone en un segundo lugar, independientemente de la voluntad redactora, todas las medidas de eficacia hidráulica. Para mi Grupo parlamentario es absolutamente necesario que las medidas de eficacia hidráulica sean el objetivo fundamental de las políticas de agua en la cuenca del Guadalete. Ello es así porque no es de ninguna manera defendible que, hoy por hoy, los municipios de la zona gaditana en muchísimos casos tengan un desperdicio de agua en sus redes de hasta un 30 por ciento; no es de ninguna manera de recibo que se siga regando anegando las parcelas, inundando las parcelas, sin que exista un riego económico y modernizado que ahorre ostensiblemente el caudal de agua necesario; no es en absoluto admisible que las canalizaciones de riego sigan encontrándose en la situación en que están. Y a datos objetivos me remito porque hay incluso un reportaje hecho por Canal Sur sobre la situación de los riegos de la cuenca del Guadalete, en el que se puede contemplar cómo las acequias están rotas y cómo inmensos caudales de agua van directamente al suelo y son conducciones que implican unos despilfarros extraordinarios de agua de hasta el 30 por ciento del conjunto del agua que se debe utilizar para el riego. Teniendo en cuenta que el riego consume el 80 por ciento del agua que se utiliza en la cuenca del Guadalete, imagínense ustedes lo que significan las medidas de eficacia hidráulica en esta zona. Por lo tanto, para nosotros lo fundamental son las medidas de eficacia hidráulica.

En coherencia con esta enmienda al párrafo tercero, la enmienda número 6 pide la supresión del párrafo cuarto, porque, tal y como está redactado el texto, continúa con la misma idea de la absoluta prioridad del trasvase sobre cualquier tipo de medidas de eficacia hidráulica dentro de la zona.

También de acuerdo con esa enmienda número 5 está la enmienda número 7, que simplemente suprime «en segundo lugar», porque ya, una vez suprimido el párrafo anterior, quedaría superflua la expresión «en primer lugar».

La enmienda número 8 es asimismo de supresión, porque no se entiende por qué aparece ahora dentro del proyecto la existencia de una importante balsa, que se supone

que sería para dar agua a los regantes de la zona. No se entiende para qué es esta balsa, si realmente de lo que se trata es de crear una división dentro del conjunto de personas que reivindican una mejora sustancial de los términos de este proyecto o si es una pretensión de otra naturaleza.

Por último, la enmienda número 9, que para nosotros es extraordinariamente importante. Es una enmienda de adición a la exposición de motivos y una enmienda por la cual se intenta que dentro de propio texto de esta ley se razone por qué es necesaria la redacción de un estudio de impacto ambiental, pero un estudio de impacto ambiental perfectamente regulado conforme al Real Decreto legislativo 1302/1986 y el Real Decreto que lo desarrolla 1931/1988, es decir, un estudio de impacto ambiental que requiere la tramitación administrativa contemplada dentro de estos decretos.

Esto no es por un capricho político de Izquierda Unida, sino que es porque en la propia Ley de Aguas, en su artículo 90, se manifiesta que, antes de la realización de un trasvase, hay que realizar la evaluación para comprobar los efectos que sobre el medio ambiente pueda tener el trasvase, hay que comprobar los efectos que pueda tener tanto en la cuenca del Guadiaro como en la del Guadalete, y, una vez dictaminados estos efectos, debe salir a información pública. Hay que permitir que la población, que los ciudadanos y ciudadanas, tanto de una comarca como de la otra, y cualquier otro ciudadano o ciudadana que quisiera hacerlo, puedan expresar sus opiniones sobre la corrección de ese estudio de impacto ambiental y sobre las medidas correctoras que en ese estudio se sugieran.

Este hecho para nosotros es capital cara al posicionamiento de mi Grupo parlamentario en el dictamen definitivo de este proyecto de ley; nosotros —insistimos— hemos mantenido ante él una posición constructiva, aun sabiendo lo mal que se ha hecho por parte del Gobierno socialista y lo demagógicamente que se han utilizado en muchísimas ocasiones las imperiosas necesidades de agua de la zona gaditana, instruyendo un proyecto francamente deficiente en sus contenidos. Aun sabiendo todo eso, mi Grupo parlamentario está dispuesto a tener una actitud positiva, siempre que se garantice dentro de un estudio de impacto ambiental que se van a corregir todos los defectos, tanto en su tramitación como por su impacto. Este es el reto fundamental que dejamos en manos del Grupo mayoritario; a ellos corresponde la pelota de juego en este momento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Andreu, quiero recordar a S. S. que al principio del debate he dejado claro y he rogado, porque además así lo hemos convenido, que se defiendan, al igual que lo ha hecho la señora Martínez, todas las enmiendas en su conjunto. En el procedimiento de votación, las enmiendas de la exposición de motivos van a ir separadas del resto del articulado, pero en el debate hemos acordado hacer la defensa conjunta, tal como ha hecho —repito— la señora Martínez, de todas las enmiendas. Así facilitamos el debate para la posterior votación, en ese caso sí separadas las de la exposición de motivos y las del articulado.

Por lo tanto, señor Andreu, le ruego que dedique unos minutos, si quiere, a defender el resto de sus enmiendas.

El señor **ANDREU ANDREU**: Disculpe, señor Presidente; me pareció haberle oído claramente que era el turno de la exposición de motivos. Pero no hay problema, voy a defender el otro paquete de enmiendas, aunque no lo tenía preparado en principio.

El señor **PRESIDENTE**: Le agradezco su esfuerzo, pero en esta ocasión —si hubiera un error por mi parte lo reconocería, como otras veces— sí que he dicho la globalidad de las enmiendas.

Entiendo que no lo tenga estructurado, pero confío en su capacidad y sé que lo va a hacer perfectamente.

Luego, ya lo anuncio para todos, habrá un turno de réplica en el cual podrá cada uno matizar las posiciones que crea más oportunas.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, al artículo 1.º mi Grupo solicita que se suprima el concepto final que dice que se autoriza la derivación de aguas también para la Base, puerto y centros y dependencia de los Ejércitos de Tierra y Aire. Nosotros consideramos que a estas dependencias (quizá otras también, pero no vienen claramente explicitadas dentro del articulado y, por tanto, mi Grupo Parlamentario no hace incidencia sobre ellas) no tiene sentido hacer un trasvase de aguas del Guadiaro a la zona gaditana para baldear las cubiertas de los barcos, para limpiar la Base naval de Rota. Sinceramente pensamos que debe haber otro tipo de medidas de eficacia hidráulica que permitan que estas bases navales utilicen agua de otro tipo, agua reciclada, etcétera, para usos como los habituales en esta clase de operaciones.

La enmienda número 11 se refiere al artículo 1.1.a) y en ella mi Grupo Parlamentario solicita que, donde se dice «un caudal de cinco metros cúbicos», se diga explícitamente «un caudal superior a cinco metros cúbicos», para que siempre quede de una forma nítida y clara que solamente se podría trasvasar agua en el caso de que haya un caudal que esté por encima de esos cinco metros cúbicos, y que se mantengan de una forma cotidiana y continua como un caudal mínimo y ecológico para el río Guadiaro.

En lo que se refiere al artículo 1.1.c), presentamos la enmienda número 12. Nosotros creemos que no debe producirse ningún año un trasvase superior a los cien hectómetros cúbicos. Tal como está redactado este artículo, podría darse la situación hipotética (que tampoco creemos que sea muy real, porque el río Guadiaro tampoco está para muchísimas cosas) de que un año se pasaran 400 hectómetros cúbicos y el resto de los años se intentara igualar el exceso a que daría lugar ese primer año. Nosotros creemos que no sería bueno para el río Guadiaro esta situación hipotética, pero que es legal, tal y como está redactado hoy el texto del proyecto de ley y, por tanto, solicitamos que ningún año sea posible un trasvase superior a los 100 hectómetros cúbicos.

En las enmiendas números 13 y 14 solicitamos que se planteen una serie de medidas de forma que, tanto los mu-

nicipios como las comunidades de regantes que no pongan en marcha las medidas necesarias para el ahorro de agua y el no despilfarro, dentro de sus redes, del agua que se trasvase, tengan unos coeficientes de penalización en el precio del agua que estén dando a los diferentes consumidores. Esto nos parece una medida de justicia, sobre todo con la cuenca que está aportando agua, porque yo creo que a la cuenca que es solidaria aportando agua hay que darle la seguridad de que el agua que está aportando a la cuenca deficitaria no se está despilfarrando y que aquel que la despilfarra la paga, y la paga con unos costes importantes, que nosotros no llegamos a evaluar, porque no nos parecería propio del proyecto de ley que evaluara exactamente cuáles serían los incrementos de coste, pero sí le daríamos la posibilidad a la Comisión de Explotación, cuya constitución contempla el proyecto de ley en artículos posteriores, de que incrementara (y, según nuestro criterio, de forma considerable) el precio del agua en aquellos lugares en los que, fehacientemente, se ha constatado que existe despilfarro, ya sean municipios o comunidades de regantes.

En lo que se refiere al artículo 2.3, mi Grupo Parlamentario presenta una enmienda de adición. Dicha enmienda de adición hace una apostilla al Plan de Infraestructuras que se contempla dentro del articulado y nosotros creemos que ese plan no debería contener ningún nuevo trasvase de la cuenca del Guadiaro a ninguna otra. Y esto no lo digo por ninguna situación de insolidaridad con otras cuencas, sino porque realmente la cuenca del Guadiaro no es un chicle y si ya con serias dificultades puede soportar, o podría soportar, en el caso de que un estudio de impacto ambiental lo demostrase, un trasvase a la zona gaditana, desde luego creemos que difícilmente podría soportar un segundo trasvasé a otra cuenca. Y a nosotros nos preocupa extraordinariamente que, de una forma solapada, se esté planteando ya aquí institucionalizar un segundo trasvase desde el Guadiaro. Porque este proyecto de ley se llama claramente «derivación de volúmenes de agua de la cuenca del río Guadiaro a la cuenca del río Guadalete», pero, cuando fue aprobado por el Consejo de Ministros, ya en la propia reseña del Consejo de Ministros se decía que se aprobaba un proyecto de ley de trasvase al río Guadalete y a la provincia de Málaga. La propia reseña, el propio titular del acuerdo del Consejo de Ministros hablaba de un trasvase a la provincia de Málaga, algo que nosotros consideramos absolutamente irregular, dentro de la tramitación de este proyecto, pero que está dentro de la tónica que ha venido siguiendo hasta ahora el Gobierno en este tema, que es no hacer las cosas claramente, sino hacerlas solapadamente; dan los hechos por totalmente consolidados y luego rectificar es mucho más difícil y pone al resto de los grupos políticos y de los ciudadanos en una situación de oposición que desde luego parece que es negativa, cuando no debería ser así, y cuando lo que se quiere es tener una posición constructiva sobre este asunto.

Por último, nuestra enmienda número 16 propone incluir un nuevo artículo 3-bis, que va en coherencia con la enmienda que defendí en la exposición de motivos. No voy a repetir los argumentos que planteé en la exposición de motivos, pero quiero llamar la atención del Grupo mayori-

tario en el sentido de que no es posible pasar de puntillas sobre este tema ni intentar salvar la cara dando coba, como se dice por nuestra tierra, y presentando una enmienda que pretenda únicamente cubrir las vergüenzas.

En este asunto, también empleando otra expresión de la tierra, hay que coger al toro por los cuernos, hay que arriesgarse a hacer ese estudio de impacto ambiental y someterse a sus conclusiones. Desde luego, si las conclusiones dicen que el impacto ambiental es aceptable, mi Grupo Parlamentario no pondrá ninguna objeción a ese trasvase. Pero, señoras y señores del Grupo Socialista, pensamos que hay que hacer valientemente esto, porque además estamos ante un hecho que va a ser capital para el futuro de los trasvases en nuestro país. Si no recuerdo mal, éste es el primero que se encuentra dentro del Plan Hidrológico y que se tramita como proyecto de ley y, desde luego, los precedentes que creemos aquí van a ser extraordinariamente importantes.

Concluyo manifestando que la posición de mi Grupo Parlamentario en este asunto es enormemente constructiva, que ello se demuestra no habiendo presentado ninguna enmienda a la totalidad, con lo cual no tenemos una posición negativa de antemano ante este proyecto de ley, pero no podemos bajar ni un punto en los requisitos mínimos para que una operación de esta naturaleza se haga con las suficientes garantías para todas las poblaciones inmersas en este proceso.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, a continuación, en nombre del Grupo Socialista, el señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO**: Señor Presidente, me quería sumar, como no podría ser de otra manera, a la intervención de la señora Martínez y del señor Andreu, en el sentido de poner de manifiesto la situación de gravedad que está afectando a una parte muy importante de la provincia de Cádiz. Este proyecto de ley tiene o debe tener consecuencias inmediatas en la situación de la provincia, una vez que el trasvase de aguas, que está previsto que se pueda hacer, se pudiera llevar a cabo.

Yo quería hacer, en el mismo sentido que el señor Andreu, una explicación con mucha brevedad de lo que ha sucedido con el proyecto de ley en la provincia de Cádiz.

No cabe duda, en primer lugar, del ejercicio de solidaridad que hemos podido ver en la mayor parte de las autoridades del Campo de Gibraltar. La mancomunidad de municipios, su presidente, la casi totalidad de los dirigentes locales y comarcales del Partido Socialista, todos, incluidos los que pueden estar afectados, y de hecho lo están, por esta obra de infraestructura, han manifestado su solidaridad con el resto de la provincia de Cádiz; es decir, no ha habido responsable público del Partido Socialista que ni en los peores momentos se haya opuesto a la necesidad de ceder el excedente de agua que era necesario para el resto de la provincia, cosa que, desde luego, no pueden decir otros grupos políticos, que han mantenido una posición de prejuicio contra este proyecto de ley y contra esta obra, porque se han opuesto (en el Campo de Gibraltar hasta hace muy poco tiempo) e incluso algunos siguen oponiéndose

todavía a este proyecto de ley, mientras que —es justo reconocerlo— los responsables públicos del Partido Socialista no lo han hecho a lo largo de este debate que se ha vivido con intensidad en la provincia de Cádiz.

Lo mismo se podría decir de las autoridades regionales de las distintas formaciones políticas, donde las del Partido Socialista han apoyado sin duda la necesidad de este proyecto y lo han defendido en Cádiz, en el Campo de Gibraltar y en otros lugares. Justo es decir también que en la provincia de Huelva, que se ha decidido a ceder agua a la provincia de Cádiz hace muy poco tiempo, también los responsables públicos del Partido Socialista han tenido que salir a defender la necesidad de la solidaridad frente a actitudes insolidarias de otros responsables que se han opuesto a que Huelva cediera agua a la provincia de Cádiz, sin duda más necesitada. Por consiguiente, es un ejercicio de solidaridad el vivido en la provincia de Cádiz, digno de respeto y, al mismo tiempo, un ejercicio de coherencia, en algunos lugares más que en otros, a lo largo de este proceso.

En segundo lugar, quería dejar claro que, si bien es verdad que las cabeceras de los ríos Guadiaro y Guadalete son muy próximas físicamente, el río Guadiaro es más caudaloso, porque recoge la mayor parte de las filtraciones de la sierra de Grazalema. De todo el conjunto de aportaciones, el río Guadiaro es el más beneficiado y no el Guadalete y, consiguientemente, si bien es verdad que las cabeceras son muy próximas, todo el conjunto de aguas que se recibe en la sierra de Grazalema va en mayor cuantía al Guadiaro y no al río Guadalete, de tal manera que el río Guadiaro, nadie puede ponerlo en duda, es un río mucho más caudaloso que el Guadalete.

Con respecto a las enmiendas, en la exposición de motivos está la número 17, del Grupo Popular, que elimina una referencia. Nosotros estamos en condiciones de aceptarla; no queremos hacer de ese asunto una discusión. La enmienda hace referencia a si ya se han iniciado o no las obras puestas en marcha parcialmente en la cuenca. No queremos hacer una discusión de esa afirmación, pues no tiene mucho sentido en estos momentos para el debate del proyecto de ley. Por consiguiente, la enmienda número 17, del Grupo Popular, la aceptaríamos.

Las enmiendas números 5, 6, 7, 8 y 9, del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, son a la exposición de motivos. Nos parece que es uno de los aspectos fundamentales de este debate. Por parte del señor Andreu, si bien es verdad que es necesario que la cuenca receptora, en este caso, la zona bahía gaditana, empiece a ejemplarizar su comportamiento en relación con el consumo y el gasto de agua, yo decía hace poco en esta misma Comisión que era necesario crear una nueva cultura del agua, que en Cádiz, el hombre, en su conjunto, tiene que aprender a relacionarse con el agua como un bien escaso. Por tanto, estoy de acuerdo en que hay que disciplinar el consumo de agua en la zona bahía gaditana, porque no tendría sentido que se hiciera un consumo despilfarrador y se pidiera agua a otra zona de la provincia de Cádiz.

Dicho lo anterior, tengo que manifestar que, primero —para que quede claro—, en la zona bahía gaditana no se

riega desde hace tres años. Hace dos años y medio se autorizó un riego excepcional, pero desde hace dos años y medio no se autoriza riego alguno derivado de las presas de la zona bahía gaditana. Por tanto, no se gasta agua de las presas de la provincia de Cádiz para regar. Si bien es verdad que el riego por hectárea es muy alto, ya que puede estar entre 6.000 y 7.000 metros cúbicos por hectárea, lo cual es un gasto excesivo (se sigue regando por encharcamiento, etcétera, por lo que conocemos), eso no se puede afirmar ahora porque ya no hay agua para riego.

En segundo lugar, en la zona bahía gaditana, desde el día 16 ó 19 de marzo —no estoy seguro—, el agua se corta; todos los días del año hemos sufrido restricciones para el consumo humano. Por consiguiente, es verdad que puede haber zonas y actitudes de despilfarro, pero son tres años, día por día, en los que se han sufrido restricciones. ¿Cómo se puede decir que se garantice que no se despilfarrará antes de autorizar el trasvase? Llevamos tres años que no se riega, tres años con restricciones y, desde luego, todas las presas de la provincia de Cádiz están unidas al sistema de consumo; ya no hay ninguna presa destinada para el regadío. En la presa de Zahara de la Sierra, que se construyó para los riegos de Villamartín, toda su agua está conectada al consumo; en la presa de Bornos toda su agua está destinada al consumo; la presa de Guadalcacín 2, toda el agua está destinada al consumo, y la antigua presa de los Hurones, que siempre se ha dedicado, exactamente igual, de tal manera que no es posible que se diga que hay despilfarro —aunque lo haya, sin duda—. Hay un problema cultural de adecuación. Probablemente el problema medioambiental más grave que hay en la provincia de Cádiz es el del agua medioambiental, convencer a la opinión de los gaditanos y sus actitudes de que el agua es un bien escaso y, por tanto, que hay que acomodarse a otras medidas, pero, desde luego, no se puede afirmar que sean precisas muchas más medidas de eficacia hidráulica como condición fundamental para el trasvase. El trasvase es una necesidad, porque, sencillamente, en la cuenca del río Guadalete no se puede conseguir agua ni siquiera para el consumo de la población.

¿Otras medidas que se sugieren? Hay un convenio Junta/Ayuntamiento para la mejora de las redes de canalización y de abastecimiento. En los últimos repartos del Plan de Empleo Rural se han destinado ya recursos para obras municipales de canalización y saneamiento y, desde luego, yo no puedo compartir que se critique alguna obra de infraestructura, como la presa que se ha construido para recibir las aguas del trasvase. Sólo quiero dar un dato en la Comisión: en un día y medio que ha llovido en la zona bahía gaditana, por tener cinco presas concentradas en ese lugar, se han podido recaudar 5 hectómetros cúbicos de agua, y, desde luego, eso ha sido así porque toda el agua que ha caído en la zona bahía gaditana, en la cabecera de los ríos, se ha depositado en las presas que existen en la provincia. Por consiguiente, no podemos aceptar las enmiendas de Izquierda Unida que hacen referencia a la exposición de motivos.

La enmienda número 9, de Izquierda Unida, que se refiere también a la exposición de motivos, es de adición, en

la que se solicita que se haga una evaluación del impacto medioambiental. Respecto a este aspecto básico de la posición de Izquierda Unida en el debate del trasvase, hay que decir que en el proyecto inicial de esa obra estaba prevista la construcción de una presa para embalsar el agua que se iba a derivar por el túnel de trasvase. Pues bien, el día 14 de junio de 1993 se decidió que esa presa, con una inversión de 2.200 millones de pesetas, y con un gran impacto, no se construyera, y que el agua se tomara de un azud existente desde hace muchos años en la zona llamada Buitrera, que se utiliza para canalizar el agua hacia una central hidroeléctrica de Sevillana. Consiguientemente, se produce un giro radical en el proyecto de trasvase, ya que se desestima esta obra y no se construye. El azud existente se va a recrecer, no en exceso, para poder hacer la toma de agua de derivación en ese punto.

En segundo lugar, hay un estudio de impacto medioambiental (que yo he solicitado y tengo aquí), del mes de enero de 1994, que está aprobado por la Agencia de Medio Ambiente y está aprobado también, junto con las medidas correctoras, por los patronatos de las juntas rectoras, tanto del Parque Natural de los Alcornocales, como del Parque Natural de Grazalema, que son atravesado por este túnel. Asimismo, los dos tomos de medidas de corrección también han sido aprobados por la Agencia de Medio Ambiente. De tal manera que este proyecto cuenta con un estudio de impacto medioambiental y, desde agosto de 1994, cuenta también con todo un plan de medidas correctoras que tienen que ser tenidas en cuenta.

Si bien es verdad —como yo he podido comprobar en algún documento de algún grupo social importante en la zona— que este estudio no satisface a algunos grupos sociales, y, probablemente a algún grupo político, es muy discutible. De lo que no cabe duda es de que se ha hecho un esfuerzo haciendo un estudio de impacto medioambiental y se ha adoptado un plan de medidas correctoras, que habrá que vigilar que se apliquen. Por tanto, no se puede afirmar, porque no es justo, que no se ha hecho un trabajo sobre impacto medioambiental.

Por lo que se refiere a la enmienda número 10, al artículo 1, del Grupo de Izquierda Unida tengo que decir que nosotros aceptamos en la Ponencia una corrección técnica mucho más clarificadora que la de la redacción actual, donde se mencionan los términos municipales que serían afectados por las aguas del trasvase.

Ni yo ni el resto de los ponentes compartíamos la redacción inicial de la ley porque era la transcripción literal de la Ley de 1945, Ley anticuada en exceso. Se hizo una redacción nueva, que yo la comparto, pero el señor Andreu sigue manteniendo que se eliminan las referencias a las instalaciones militares. Nosotros estábamos de acuerdo en aceptar su enmienda, pero no nos habíamos percatado de que subyacía la voluntad de eliminar las instalaciones militares del consumo de este agua que se trasvase. Ahí no podemos estar de acuerdo porque los que viven en esas instalaciones militares son personas que tienen que consumir agua como los demás y, por tanto, no se puede excluir a las instalaciones militares del consumo del agua que se trasvase. Además, me parece recordar, que los barcos mili-

tares se baldean con agua de mar. A lo mejor ha cambiado, pero yo tenía entendido que el agua que se utiliza para baldear las unidades navales no es la que se usa para el consumo. No obstante, no podemos aceptar que se excluya a esas instalaciones militares del consumo del agua que se trasvase. Compartimos que la redacción del proyecto inicial de la ley era absolutamente inadecuado para estos momentos. Por tanto, estamos de acuerdo con la redacción que se decidió en la Ponencia y no podemos aceptar la enmienda número 10 del Grupo de Izquierda Unida.

Una parte del núcleo de la oposición al proyecto de ley es si el caudal, en el punto de toma de la derivación de agua, debe quedar como está redactado en el proyecto de ley o se debe incluir que el caudal sea superior a cinco metros cúbicos. Esta es una discusión técnica que yo me he ocupado —como me imagino que los demás— de estudiar y comprobar. Con la redacción actual de la ley queda claro que sólo se trasvasará lo que excede de cinco metros cúbicos, porque el sistema de derivación sólo permite que los excedentes por encima de cinco metros cúbicos se deriven y que sólo el caudal que supere los cinco metros cúbicos podrá acceder a ese túnel de derivación. Esta es una cautela que ha planteado algún grupo social, y que los grupos políticos Izquierda Unida y Popular también manifiestan en este momento, pero es una redundancia innecesaria, porque la obra de derivación sólo permitirá que se derive el agua que exceda de cinco metros cúbicos por segundo, tal y como se figura en el proyecto de ley. Se ha estimado por convenio y por acuerdo que esos cinco metros cúbicos por segundo es el caudal ecológico en ese punto para el río.

Ahora bien, hay un peligro en la redacción del Grupo Popular, ya que pide que se garantice que, una vez que se supere el punto de toma del agua también haya cinco metros cúbicos por segundo. Seguro que los portavoces de Izquierda Unida y del Grupo Popular conocen que el sistema de filtración en el Guadiaro es muy frecuente y podría darse la circunstancia de que mil metros más abajo de la azud, de la toma de derivación, no hubiera cinco metros cúbicos por segundo, no porque se haya derivado de manera incorrecta, sino porque se filtra en el río; es muy frecuente que en algunos puntos no haya ni siquiera cinco metros cúbicos y más abajo haya una toma distinta. Con la redacción actual se garantiza que el caudal ecológico, como todo el mundo ha convenido, debe ser de cinco metros cúbicos por segundo y que sólo lo que excediera de esos metros se derivará por la condición natural de la construcción de la derivación.

La enmienda número 12, de Izquierda Unida, al artículo 1.1.c) tampoco la podemos aceptar. Dice que el volumen anual a derivar no podrá ser superior a cien hectómetros cúbicos. También hay una enmienda del Grupo Popular en el mismo sentido. Tengo que decir que el río Guadiaro es un río que tiene agua permanentemente, pero que en anualidades muy húmedas se nutre de grandes avenidas de agua. Lo que se quiere garantizar es que en los años muy húmedos, que los ha habido en la cuenca del río Guadiaro —se pueden comprobar los hectómetros cúbicos en el punto de derivación o en cualquier otro lugar en que haya alguna medición de aforo—, se puedan derivar más de

cien hectómetros cúbicos. Esto va a ser muy excepcional, pero es necesario tener algún tipo de garantía para que se puedan completar años muy secos con años más húmedos.

En este punto se aduce que, si se toman más de cien hectómetros cúbicos algún año, los acuíferos no se recargarán.

En el artículo 1 del proyecto de ley se dice explícitamente que por encima de los treinta metros cúbicos por segundo no se tomará ninguna cantidad de agua. El azud está construido de manera que cuando las avenidas pasen de los treinta metros cúbicos, superan el azud y no se deriva agua hacia el río Guadiaro. De tal manera que no se tomará agua de las grandes avenidas que supere los treinta metros cúbicos por segundo. Por tanto, las grandes avenidas seguirán recargando. Esperemos que lo hagan, afortunadamente, todos los acuíferos de la zona, porque las grandes avenidas de la zona no van a ser derivadas porque lo impide el texto que estamos aprobando. Hay un mínimo y un máximo que garantizan que las grandes avenidas no afectan negativamente a los acuíferos del río Guadiaro aguas abajo.

La enmienda número 20, del Grupo Popular, propone que se sustituya la expresión «período concreto» por «anualidad». Inicialmente nos parecía oportuna, pero no la vamos a aceptar porque es una enmienda técnica que tiene consecuencias a la hora de programar el trabajo y las necesidades hidráulicas de la zona. ¿Por qué? Porque antes de prever el volumen a trasvasar en cada período hay que tener en cuenta las necesidades del río Guadiaro. Es mucho mejor para la cuenca receptora, y sobre todo para la cuenca excedente, no establecer una anualidad sino períodos determinados a lo largo del año. De tal manera que no nos pillemos las manos —es una expresión vulgar— a la hora de decidir cuáles son las necesidades de la cuenca receptora y cuáles las de la excedente. Que se establezcan por períodos, si es preciso más cortos que la anualidad, y que podamos modificar las necesidades de uno y otro en un período menos constreñido que el de una anualidad. Por ejemplo, en el Tajo-Segura se han llegado a realizar en un año tres programaciones distintas. Se ha programado en el otoño, en la primavera y en el invierno, y no se han encorsetado a decidir la programación de un año que hubiera sido inconveniente en ese caso. Establecer un plazo más corto de programación no dificulta las necesidades de la cuenca receptora ni de la excedente. Por tanto, no podríamos aceptar la enmienda del Grupo Popular en lo que hace referencia a la anualidad.

Al artículo 2.1 existe la enmienda número 13, de Izquierda Unida, que vamos a aceptar, porque nos parece muy adecuada y necesaria. Aunque es verdad que en el artículo 2.2 hay una relación en la que implícitamente se está diciendo lo mismo, nos parece necesario dejarlo con más claridad, como se hace en la citada enmienda 13 de Izquierda Unida. Habría que hacer una corrección técnica en la enmienda que esperamos que se acepte. Se dice en la enmienda: «Los municipios o Comunidades de Regantes con pérdidas superiores a las que la Comisión de Explotación determine tendrán asimismo un coeficiente de mayoración en el reparto del canon». Hay un error porque este agua nunca se va a destinar al regadío porque lo prohíbe la ley.

Por tanto, no será posible que intervenga la comunidad de regantes porque nunca se va a beneficiar, de acuerdo con la ley, de ese consumo de agua. Estamos dispuestos a aceptar la enmienda con la corrección conveniente, porque no hay regantes que se vayan a beneficiar, de acuerdo con la ley, del agua que se trasvasa.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Interpreto que es una propuesta de transacción?

El señor **PERALES PIZARRO**: Espero que se me acepte porque es una contradicción con el resto de la ley.

El señor **PRESIDENTE**: Quiero dejar claro que lo que acaba de decir supone una enmienda de transacción.

El señor **PERALES PIZARRO**: Así es, señor Presidente.

Estamos de acuerdo con la enmienda 14, pero en el segundo párrafo se repite el error de la enmienda que acabamos de aceptar. Se habla de nuevo de: «... Los municipios o Comunidades de Regantes con pérdidas...». Esperamos que *Izquierda Unida* corrija la reiteración de este error que acabamos de corregir en la enmienda número 13.

La enmienda número 15, del Grupo de Izquierda Unida, es de adición. Dice: «Dicho Plan de Infraestructuras no podrá contener ningún nuevo trasvase de la cuenca del Guadiaro a ninguna otra cuenca». Vamos a oponernos porque hay un acuerdo aceptado por casi todos los grupos sociales o políticos para que se pueda trasvasar agua de la desembocadura del Guadiaro a Estepona. No sé si se está haciendo en este momento, pero está previsto hacerlo con la aquiescencia de todos los grupos interesados. Por tanto, ya se ha aprobado esta derivación de agua a la zona de la bahía gaditana. Además, está previsto que de la desembocadura del río Guadiaro vaya agua a Estepona que, como todos sabemos, está en una situación de necesidad. Por tanto, vamos a oponernos a dicha enmienda.

En la enmienda 22, del Grupo Popular, al artículo 3.3 insiste la señora Martínez en mencionar la representación de las corporaciones locales en dichas cuencas. No tenemos ningún inconveniente, pero no podemos aceptarla porque las corporaciones locales ya están incluidas en los usuarios, y la única representación institucional que se recoge en todas las leyes es la que corresponde a las comunidades autónomas.

La enmienda número 16 del Grupo de Izquierda Unida propone un nuevo artículo 3 bis. Hemos propuesto al señor Andreu —que acaba de rechazarla— una enmienda transaccional en la que decimos que se adopte la siguiente redacción: «Antes de la entrada en servicio del trasvase se verificará que ha sido ejecutado el plan de medidas correctoras previsto en el estudio de impacto medioambiental, así como aquellas otras medidas que puedan surgir como consecuencia de las obras.» Proponemos que antes de la entrada en servicio del trasvase se compruebe que estas medidas correctoras, que están aprobadas por la Agencia del Medio Ambiente y por las juntas rectoras correspondientes, están ejecutadas, y que se tengan en cuenta todas

las medidas que puedan surgir, así como su necesidad de adopción. Es una obra en la que hay que horadar un túnel en el que por los muchos estudios a realizar no se pueden calcular las consecuencias que puede tener. Lo proponemos como enmienda transaccional que ahora haré llegar a la Presidencia.

La enmienda número 23, del Grupo Popular, está respondida en el mismo sentido que las que hacen referencia al impacto medioambiental, del Grupo de Izquierda Unida.

Hay una última enmienda, la número 24, del Grupo Popular, que propone que el Gobierno, en colaboración con los ayuntamientos, realice obras de urgencia para mejorar la red de canalización. No vamos a aceptarla porque eso se recoge en el artículo 3.3, apartado segundo de la ley. Ya existe un convenio con la Junta de Andalucía y los ayuntamientos para la reparación de las redes. No niego la gravedad de lo que se afirma. Me parece que es uno de los graves problemas que existen, porque es verdad que todos los responsables públicos —y aquí sin distinción de colores— no se ocupan de las obras de infraestructura; se ocupan de obras más visibles, más novedosas, más notorias y más reconocidas que de las obras de infraestructuras como éstas de canalización, que tienen una gran importancia pero que no atienden. No obstante, ya está recogido en la ley y nos parece que existen instrumentos aprobados para ejecutarlos.

La enmienda número 25 del Grupo Popular insiste en instalar una planta desaladora destinada a suministrar agua potable. Nosotros en esta misma Comisión nos opusimos a una proposición no de ley del mismo Grupo, y sólo quiero repetir que la desaladora no es una obra de emergencia y no se puede construir en menos de dos años. Sólo quiero hacer una pequeña referencia. Para conseguir los cien hectómetros cúbicos de agua que se pueden derivar con la obra del trasvase se necesitaría una inversión de 50.000 millones de pesetas para construir diez desaladoras, con un coste de explotación de 600 millones al año. Nuestra posición es decir que no, aunque no tenemos nada en contra del sistema, ni de la hipotética instalación de ese sistema, pero consideramos que no es conveniente en estos momentos ya que tenemos una obra de gran envergadura como es la del trasvase que no dura menos de lo que va a durar la construcción de una desaladora como la que ha propuesto el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, siguiendo con el mismo orden con el que habíamos iniciado el debate de este proyecto de ley de derivación de agua del río Guadiaro al Guadalete, tiene la palabra la señora Martínez, en nombre del Grupo Popular.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Ya nos temíamos que en el transcurso de ese trámite el representante del Grupo Socialista, el señor Perales, iba a rechazar las enmiendas del Grupo Popular. Pero la verdad es que a mí me ha extrañado, porque la intención, como he dicho desde el principio, es devolver la tranquilidad a los distintos grupos sociales porque sí se ha demostrado, como decía el señor Andreu, que durante estos dos últimos años todas las medidas, todos los acuerdos, todas las intervenciones de los re-

presentantes de las distintas administraciones socialistas paso a paso han tenido que reconocer que lo que ellos preveían al principio iba a causar muchos problemas a la hora de hacer el trasvase, como se anunció al principio.

Como decía también en mi intervención anterior, los responsables de las administraciones han tenido que reconducir sus primeras intenciones y sus primeros acuerdos, y nos tememos que en el futuro muchas de las propuestas del Grupo Popular van a tener que ser reconocidas por los socialistas, van a tener que decir que teníamos razón; porque, señor Perales, nuestra enmienda 18 que dice que «deberá circular un caudal superior a cinco metros cúbicos por segundo, después del punto de toma de la obra de derivación, para permitir derivar volúmenes», está clarísima. Es evidente que con una retención en un azud de agua es muy fácil que haya más de cinco metros cúbicos por segundo. Evidentemente, sabemos que hay filtraciones y también sabemos —usted no lo sabe y parece que se deduce de su intervención— que en este momento hay muchas partes del caudal del Guadiaro que no tienen una gota de agua. Vaya usted allí y dése una vuelta. **(El señor Perales Pizarro: Ya he ido.)** Bueno, pues ya me contestará usted en su intervención. Y también sabe usted —o debe saberlo— que del acuerdo de la Junta de Andalucía con el Ministerio de obras Públicas, de marzo de 1993, para ejecutar todas las obras de saneamiento de las 23 poblaciones del río Guadiaro en contestación a una pregunta de esta Diputada, tanto el Ministerio de Obras Públicas como la Junta de Andalucía a mis compañeros en el Parlamento andaluz, dijeron que la única obra que tiene visos de ponerse en marcha dentro de los próximos años es la depuración de Ronda, que es la única que tiene en este momento el proyecto en elaboración. Por tanto, nosotros sí queremos que se garantice que después de la toma (porque evidentemente que en otros tramos del río Guadiaro hay muchísimo más que cinco metros cúbicos por segundo) haya cinco metros cúbicos por segundo.

En cuanto a las enmiendas 19, 20 y 21, es lógico que la propuesta del Gobierno y del Grupo Socialista no acepte nuestras cautelas porque cuanto más amplio sea el período que los gestores de ese trasvase puedan tener para hacer lo que quieran será muchísimo mejor. Nosotros queremos períodos anuales para que el control y el trabajo de esa comisión sea más eficaz. Ahora bien, en lugar de poner períodos anuales, pueden ser períodos de 15 años; en los últimos diez años en la bahía y en la provincia de Cádiz ha habido un período de sequía de tres años a principios de los 80, en los que desde la bahía de Cádiz se trasvasaba agua en barcos a Ceuta y a Tarragona, pero los consumos han ido aumentando, los períodos de lluvia intermedios no han sido suficientes, y aun habiendo ahora un año más de sequía tenemos problemas desde hace tres años, señor Perales, desde el primer momento en que empezó la sequía. En cambio, en 1983 y en 1984 se llevaba agua desde la bahía de Cádiz a Ceuta y Tarragona en barcos. Algo muy importante ha pasado para que todas estas determinaciones de este proyecto de ley tengan las garantías anuales necesarias para que en próximos períodos de sequía no nos esté pasando lo que nos está pasando, porque no se están to-

mando medidas de urgencia; la urgencia hubiera sido si se hubieran tomado hace tres años. En 1992 ya se aprobó, como le dije en mi intervención anterior, un decreto para que ese trasvase se hiciera como una medida de urgencia de lucha contra la sequía y se declara de interés general; en 1992, señor Perales.

Esta no es una medida de urgencia, porque, además, como usted bien dice, una medida de urgencia no se puede considerar a una obra que va a tardar —me lo ha dicho usted en su intervención con respecto a las plantas desaladoras— más de dos años en construirse. Y el trasvase va a tardar más de dos años, porque usted ya se ha curado en salud y dice que no sabe lo que se va a encontrar a la hora de realizar la obra del trasvase. Usted sabe que es muy posible que a la hora de realizar esa obra de trasvase los técnicos se encuentren con caudales subterráneos que van a dificultar mucho la ejecución de esa obra de ingeniería.

Esta obra no es de emergencia, porque llevamos desde 1992, han pasado más de dos años, dos años y medio en la construcción de ese trasvase, si no ocurre nada de carácter técnico que lo retrase más, y cuando el embalse del Guadalquivir pueda tener agua de ese trasvase van a pasar de ahora en adelante, desde que se empieza la obra, más de tres años, porque las aguas que no caigan no se pueden trasvasar, señor Perales. Cuando no cae agua en la zona de la bahía, como he dicho antes, no cae en la zona del Guadiaro; eso es evidente.

Ese trasvase sólo se podrá efectuar siempre que haya agua de sobra y que haya un régimen de lluvias importante. Nosotros queremos esas garantías. ¿Que ustedes no las quieren? Es su responsabilidad, la misma responsabilidad que han tenido en estos dos últimos años con tanto ir y venir, retrasando una obra de esa importancia, porque si se hubiera hecho rápidamente y con las máximas garantías, en este momento quizá ya estaría terminándose la obra de ese trasvase.

En cuanto a nuestra enmienda número 23, seguimos manteniéndola. Aunque ya nos lo explicó muy bien el señor Baltanás en su comparecencia del 15 de marzo de 1994, a mí me ha sorprendido muchísimo que usted diga en su intervención que se ha hecho el esfuerzo de hacer un estudio de impacto ambiental. ¿Cómo es posible que en estos momentos algún responsable de la Administración o algún político responsable puedan decir que se ha hecho el esfuerzo de hacer un estudio de impacto ambiental? ¡Pero si es lo mínimo que se puede hacer! Haya presa o no haya presa, sea obligado o no. Si no hubiera sido necesario estoy segura de que los responsables de las distintas administraciones socialistas no se hubieran molestado en hacerlo. Es impresentable, señor Perales, que ustedes digan que se ha hecho el esfuerzo de hacer un estudio de impacto ambiental. Eso no tiene presentación; no es posible que usted diga eso. Creo que ha tenido que ser un lapsus, porque es imprescindible. Aunque no lo diga la ley, es imprescindible; no sabemos lo que puede pasar en la cuenca del Guadiaro.

Usted sabe que yo soy de los responsables políticos de la provincia dentro de mi Partido que he defendido, con las máximas garantías en su ejecución y en su gestión, ese

trasvase, de una forma inequívoca. Pero lo que nosotros queremos —yo en particular— es que no haya el mínimo atisbo de duda en cuanto a las garantías actuales y futuras de ese trasvase. Creo que eso es bueno para no sembrar la desconfianza. Y usted sabe, como responsable político de la provincia, que hay muchas otras cuestiones que hacen que la zona del Campo de Gibraltar esté en este momento especialmente sensible al tratamiento por parte de las distintas administraciones. Nosotros tenemos la obligación de no ahondar en este sentimiento incipiente de la comarca del Campo de Gibraltar de que no se les está tratando adecuadamente por parte de las distintas administraciones.

En cuanto a nuestra enmienda 24, lamento que no nos la acepten. El artículo 3, en su apartado 3 habla del «seguimiento del Plan de Infraestructuras Hidráulicas del Guadiaro, indicando en el apartado tercero del artículo 2 y el seguimiento de las medidas para la mejora de la gestión de los recursos hídricos en la cuenca del Guadalete.» Todo ello viene en ese sentido, pero de una manera tan especial que no garantiza nada, y como tenemos el ejemplo de las actuaciones anteriores de las distintas administraciones, permítame que le diga que el Grupo Popular y esta Diputada, si no viene de esta forma que nosotros indicamos o de manera similar, no nos creemos nada, porque hay acuerdos firmados entre la Junta de Andalucía y el Ministerio de Obras Públicas que no se están cumpliendo. Resulta que el señor Baltanás, en esa intervención del 15 de marzo, dice claramente que los proyectos necesarios para esa zona alcanzan los 7.000 millones para la mejora de los sistemas de regadío y que no se pierda el agua que pasa por los mismos, y de 5.000 a 6.000 millones los destinados a la mejora de los sistemas de abastecimiento. ¿Qué pretenden los socialistas y el Gobierno de la nación, que esas obras, que ahora son necesarias, las hagan los ayuntamientos que no tienen ni un duro?

La Confederación Hidrográfica del Guadalquivir y el Ministerio de Obras Públicas tienen que dar esas instalaciones terminadas y en condiciones a los ayuntamientos para que éstos sean responsables de esa gestión después de que esas obras estén realizadas, porque si el Ministerio de Obras Públicas y el responsable de la Dirección General de Obras Hidráulicas dicen que eso hay que hacerlo, que digan *quién lo tiene que hacer, porque dan a entender que lo va a hacer el Ministerio a través de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir*. Ahora bien, si lo van a tener que hacer los regantes además de hacer el canon, si lo van a tener que hacer los ayuntamientos además de pagar los cánones por ese trasvase, si lo van a tener que pagar los usuarios además de pagar los aumentos en el coste del agua por el saneamiento y la gestión, díganlo. Si el Gobierno de la nación, en una zona tan importante como ésta, ha de hacer un trasvase que cuesta más de 7.000 millones de pesetas y que en el proyecto inicial costaba, según los técnicos del Ministerio, 14.000 millones, y luego los usuarios y regantes, han de tener garantías de que ese agua que se trasvasa va a ser bien utilizada (en este caso, como usted bien dice, no se va a utilizar por los regantes pero sí por los usuarios) lo menos que pueden hacer ese el Ministerio de Obras Públicas y la Confederación Hidrográfica del Gua-

dalquivir es gastarse esos 5.000 ó 6.000 millones en las conducciones generales, señor Perales.

Los ciudadanos de la bahía de Cádiz ya no pueden pagar más. Estamos aguantando tres años de restricciones. Díganlo de verdad, digan que van a ser los ayuntamientos los que van a tener que pagar esos 5.000 ó 6.000 millones, díganlo. Nosotros creemos que el Gobierno de la nación y la Junta de Andalucía tienen que garantizar esas obras para que cuando los ayuntamientos se hagan cargo de la gestión del agua de ese trasvase estén realizadas esas mínimas obras.

Nosotros seguiremos manteniendo nuestra enmienda porque creemos que es necesaria para que todos sepamos a qué compromisos se obliga cada administración, porque, señor Perales, el agua que se está perdiendo en este momento por las conducciones equivale en muchos casos a la que se podría trasvasar.

Finalmente, lamento que usted diga que las potabilizadoras no son una obra de emergencia porque su construcción tardaría más de dos años y porque harían falta más de 50.000 millones para desalinizar el agua equivalente a la del trasvase. Señor Perales, el Grupo Popular no ha dicho que la planta desalinizadora necesaria para la bahía de Cádiz y su entorno tendría que desalinizar el mismo volumen de agua que las del trasvase. Eso sería una irresponsabilidad por nuestra parte. Nosotros pretendemos que esas plantas desalinizadoras de agua sirvan para garantizar esos posibles problemas que se ocasionan en las horas de consumo de los habitantes de la bahía de Cádiz, porque, aunque se trasvase, si dentro de cinco o seis años tenemos un período de sequía, a pesar del trasvase, no habrá agua que trasvasar. ¿Está usted de acuerdo? En este momento, desde hace tres años, tenemos más del 50 por ciento de las horas del día con restricciones. Fíjese usted lo bien que nos hubiera venido ahora una planta desalinizadora que al menos mejorara nuestra situación y pudiera hacer frente a ese 50 por ciento de las horas de restricciones, porque tenga usted en cuenta —y lo repito una vez más— que si hay período de sequía, en un futuro, de más de tres o cuatro años, aunque la obra del trasvase esté hecha, a partir del año y medio de sequía estaremos en la misma situación que ahora.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, doy la palabra al señor Andreu por dos motivos, por su turno legal y estatutario de réplica. Además, le agradecería que se manifestara con respecto a las tres transaccionales que hemos detectado (ahora lo confirmará el portavoz del Grupo Socialista), porque yo he interpretado que existen dos transaccionales «in voce» referentes a las enmiendas 13 y 14 del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y una escrita, transaccional también, a la número 16.

Le ruego haga uso de su turno de réplica, pero que, simultáneamente, conteste respecto a la posición de las transaccionales que han sido ofrecidas por el Grupo Socialista.

El señor **ANDREU ANDREU**: Espero dar satisfacción a todo lo que usted me requiere.

En primer lugar, quiero manifestar que lamento que no se acepte ninguna de las enmiendas a la exposición de mo-

tivos que plantea mi Grupo Parlamentario. Bien es cierto que ha existido una negativa importante a lo largo de todo este proceso en considerar prioritarias todas las medidas de eficacia hidráulica sobre el trasvase. Significaría un cambio importante en la estrategia del Gobierno que se decidieran a tomar esta posición. Sin embargo, hubiéramos creído más sensato que se adhirieran a este tipo de posiciones por las que la eficacia hidráulica sería el componente más importante para solventar los recursos hidrológicos de una zona y, en este caso, de la zona gaditana. Lo sentimos mucho porque para nosotros era un tema bastante importante y hubiera significado una nueva actitud de la Administración, que creemos mucho más positiva, con los diferentes colectivos sociales implicados en este asunto.

Quiero manifestar también que, con respecto a la enmienda 10, tiene razón el ponente socialista en que una vez que se ha modificado el texto en la Ponencia, esta enmienda no debería estar redactada en los términos con que figura. Voy a retirar esa enmienda, ironías aparte del señor ponente socialista, que está en su derecho al hacerlas. Una vez que la Ponencia ha elaborado un nuevo texto, no tiene sentido la enmienda porque tampoco hay motivación contra los militares por parte de mi Grupo Parlamentario, ni se desea que tengan una situación diferente a la del resto de los ciudadanos. Buscaremos en el Senado la posibilidad de corregir este texto, pero pensamos que esta enmienda 10 no tiene vigencia tal y como nosotros la habíamos planteado.

Aceptamos las transaccionales a las enmiendas 13 y 14 porque tiene razón también el portavoz socialista cuando esta corrección sobre el agua de regadío, ya que efectivamente, dentro del proyecto de ley no se contempla agua para regadío. Agradecemos que se recoja esta iniciativa de Izquierda Unida, que es importante, como bien ha reconocido el ponente socialista, y que puede ser bastante disuasoria para la mala utilización de agua del trasvase en el caso de que al mismo tenga definitivamente lugar.

Lamentamos que no se haya recogido la enmienda de los cien hectómetros cúbicos, ya que creemos que hubiera sido una garantía importante para la zona que en ninguna anualidad se pudiera trasvasar una cantidad superior a esos cien hectómetros cúbicos. Repetimos que no es baladí esta enmienda, porque traspasar caudales que superaran esta cantidad puede significar un impacto importantísimo en el conjunto de la cuenca del Guadiaro, cuyas consecuencias pueden ser absolutamente irreversibles, pueden significar la desecación de los freáticos de esta cuenca y la no filtración de agua durante una anualidad entera. Estimamos que el Grupo Socialista debe pensar sobre este concepto en el trámite parlamentario que aún queda, porque es sumamente interesante que se recoja una enmienda de esta naturaleza, como también lamentamos que no se dé una mayor garantía al volumen de cinco metros por segundo, que no está recogido con las suficientes garantías en el texto que actualmente tiene el proyecto de ley.

En lo que se refiere a la enmienda número 15, sobre trasvases a otras cuencas, he de manifestarle al ponente del Grupo Socialista que si bien la localidad de Estepona puede estar necesitando ahora agua —y nosotros no esgrimimos aquí ninguna oposición a un trasvase de urgencia,

como parece ser el que se está haciendo ahora—, no se debe dar por hecho que, cara al futuro, se van a seguir realizando trasvases a otras cuencas, y por la interpretación que el Gobierno está dando a este proyecto de ley, parece que el Guadiaro tiene un caudal sin fin, del que se puede trasvasar a todas las cuencas que se considere oportuno, cosa que de ninguna de las maneras debe quedar consolidado en este proyecto de ley. Esta situación anormal que se está dando en un caso, como es del trasvase a Estepona, no puede dar pie a que se consoliden situaciones de cara al futuro. Ante estos hechos que hoy se están dando hay que buscar soluciones. Es muy negativo que no se acepte esta enmienda de Izquierda Unida, que daría gran tranquilidad social a la zona. Si el señor ponente del Grupo Socialista atiende a lo que ha venido pasando en la zona en los últimos meses, verá que ha habido un gran escándalo dentro del Campo de Gibraltar en el momento en que se ha podido adivinar que, además del trasvase a la zona gaditana, se estaban produciendo «de facto», y se prevé que se sigan produciendo, trasvases a otras zonas, lo que está ocasionando un gran escándalo. Desde luego, la enmienda del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida hubiera supuesto —confiemos en que aún se pueda tomar en cuenta en sucesivos trámites parlamentarios— un alivio importante a las expectativas de la zona. Por último, en cuanto a la enmienda sobre el estudio de impacto ambiental, el señor ponente del Grupo Socialista ha hecho una hábil manipulación de lo que supone el estudio de impacto medioambiental del proyecto. Estamos hablando de un estudio de impacto ambiental del trasvase, no del proyecto de obra del trasvase, señor Perales. Nosotros nos remitimos claramente el artículo 90 de la Ley de Aguas, que habla de que se contemple el estudio de las consecuencias del trasvase, no del proyecto de obra del trasvase, que son dos cosas muy distintas. Nos parece necesario que se haga ese estudio medioambiental de la obra del trasvase; nos parece absolutamente necesario porque tenemos serias dudas de que ese proyecto sea el adecuado, pero no es ése del debate actual. Si usted contempla el estudio de impacto medioambiental que se ha hecho, verá que se contienen medidas de corrección de las obras del trasvase, pero hasta ahora no existe ningún análisis que nos diga cuáles son los efectos que esto va a tener sobre la zona, sobre el caudal del Guadiaro, sobre el cauce del Guadiaro, sobre los diferentes usos que se están dando en el Guadiaro, ni los efectos que va a tener sobre la zona gaditana. Ese es el estudio de impacto ambiental al que nosotros nos referimos y que usted intenta confundir. Son dos estudios extraordinariamente diferentes, que no cabe confundir de ninguna manera: una cosa es el estudio de impacto medioambiental de las obras y otra cosa es el estudio de impacto medioambiental del propio trasvase. Ese es el estudio que, hasta el momento, se niega a hacer el Gobierno y usted apoya esa posición. Nosotros consideramos absolutamente fundamental este hecho, por eso no nos vale la enmienda transaccional que usted presenta, ya que es una enmienda transaccional que confunde los dos conceptos: el estudio de impacto medioambiental del proyecto de obra con el estudio de impacto medioambiental del propio trasvase.

Nosotros no aceptamos esta enmienda transaccional y ése es un hecho fundamental a la hora de la toma de posición de mi Grupo Parlamentario de cara al dictamen. En cualquier caso, confiamos en que se dé una nueva vuelta a esta cuestión en el momento en que vaya al Senado y que allí sea posible mantener otro tipo de debate, que se contemple la existencia de un estudio de impacto medioambiental para el trasvase en sí mismo. En consecuencia, mi Grupo Parlamentario rechaza esta enmienda transaccional que nos propone el Grupo Socialista y anuncia que nuestra posición ante el dictamen va a ser desfavorable. Con ello queremos dejar muy clara la posición de Izquierda Unida, que es la de tener una posición constructiva en este proyecto de ley, respecto al cual manifestamos que estamos en contra de este trasvase, no del trasvase. Es decir, nosotros no hemos presentado enmienda a la totalidad porque no tenemos una actitud preconcebida sobre trasvasar agua del río Guadialquivir al río Guadalete. En el caso de que sea necesario y de que se pueda hacer con todas las garantías, nuestra posición sería favorable, pero tal y como se plantea en este proyecto de ley no podemos tener una posición favorable y, por ello, nuestra posición ante el dictamen va a ser desfavorable.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, y espero que finalmente, tiene la palabra el señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO**: En cuanto a la intervención de la señora Martínez, tengo que decir que nadie niega —lo reitero de nuevo— la necesidad de devolver la tranquilidad a los ciudadanos en la provincia de Cádiz, al mismo tiempo que hay que hacerles ver la situación de gravedad en la que nos encontramos en una parte muy importante de esa provincia de Cádiz. Creo que es necesario insistir en que este proyecto de ley va a tener consecuencias positivas en los próximos años, una vez que se terminen las obras de derivación, pero, repito una vez más, es necesario insistir en la gravedad de la situación de la provincia de Cádiz, que tiene un déficit estructural; necesitamos adoptar medidas de mucho calado, no sólo en las obras, sino en la conciencia, en la cabeza de las personas, para atender esas necesidades.

Sobre la base de los cinco metros cúbicos por segundo de las enmiendas, tanto de Izquierda Unida como del Partido Popular, creo que lo que rige es una situación de desconfianza. Yo no puedo desconfiar previamente de los redactores de la ley ni de los ejecutores de la obra. Yo he conocido el proyecto de ley; conozco un documento, que no es oficial, pero que ha sido elaborado por la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, y en un plano del proyecto puedo comprobar que sólo lo que exceda de cinco metros cúbicos por segundo va a ser lo que acceda a la toma de derivación. ¿Por qué tengo que creer que esto no es lo que está previsto hacer? Me lo dan como una documentación que, si bien no está registrada como documento oficial, tengo que creer que es así. En otro estudio, mucho más agradable desde el punto de vista visual, también veo que sólo las aguas que excedan de los cinco metros cúbicos por segundo accederán al túnel de derivación. ¿Por qué no voy

a creer que eso es así y tengo que pensar que no va a ser así todos, los que hacen el proyecto de la obra y los que redactan la ley y dicen que es así y, como digo, la documentación a la que he podido tener acceso también dice que es así?

En segundo lugar, la cuenca del Guadalete tiene un déficit estructural, por tanto, hay que adoptar todas las medidas de eficacia hidráulica necesarias. Desde luego, aquí toda la Administración, sin colores, no adopta las medidas necesarias para que mejore la eficacia hidráulica. Por tanto, en la mayor parte de las ocasiones no se toman las medidas necesarias. Hay que depurar las aguas y los ayuntamientos no emplean los recursos que tienen que emplear y hay que mejorar las canalizaciones. Sólo quiero recordar aquí, con mucha brevedad, que la distribución del agua en baja es competencia de los ayuntamientos, pero también la distribución del agua en alta. La ley que regula el suministro de agua en la zona de la bahía gaditana nunca se ha puesto en marcha, pero la distribución del agua en alta, desde que se hizo, corresponde a los ayuntamientos y no a la Confederación ni al Gobierno; corresponde a los ayuntamientos aunque nunca se haya hecho. Por tanto, es responsabilidad de los ayuntamientos y existe un convenio firmado, un convenio de la Junta de Andalucía con los ayuntamientos de la provincia de Cádiz y su Diputación para la mejora de las canalizaciones, que hay que ejecutar con mayor intensidad de lo que se ha hecho hasta ahora.

En cuanto al esfuerzo en el impacto medioambiental (usted decía que era un lapsus, probablemente lo será, yo no recuerdo haberlo dicho, pero lo será cuando usted me lo recuerde), de lo que no cabe duda es de que estamos dispuestos a favorecer todos los medios de corrección de impacto medioambiental que haya que adoptar y a tomar las medidas que sean necesarias para hacerlo.

Desde luego —voy a ir terminando—, creo que si la obra del trasvase existiera en estos momentos, a pesar de la sequía, en los años 1992 y 1993 hubiéramos recibido los hectómetros suficientes, no digo para eliminar las restricciones, pero sí para mejorar muchísimo la situación hidráulica de la provincia de Cádiz.

Termino con un dato curioso: se ha aprobado por parte del Gobierno que se pueda transferir agua en barco de Huelva a Cádiz. Lo máximo que se puede transferir en un mes entero llevando agua en barco, 50.000 metros cúbicos, será 1,2 hectómetros cúbicos por mes y con lo que ha llovido en la zona de la bahía gaditana en un día y medio se han recogido cinco hectómetros cúbicos. Es decir, un mes entero llevando agua en barco supone 1,2 hectómetros y con lo que ha llovido en un día y medio son cinco hectómetros cúbicos los que se han recogido. Vean ustedes la situación de gravedad en la que estamos en la zona.

No estamos en contra del sistema de la planta potabilizadora, pero pensamos que en estos momentos la necesidad está en concentrarnos en este proyecto de trasvase que se ha planteado.

El señor Andreu insiste en las medidas de eficacia hidráulica, a lo que ya he contestado. Habrá que adoptar todas las que son necesarias y más, y habrá que convencer a la opinión pública de la provincia de Cádiz de que el défi-

cit no es coyuntural sino estructural, y de que es necesario cambiar la mentalidad de las personas en relación con el agua.

El río Guadiana no es el Amazonas, efectivamente; no es un caudal sin fin, estoy totalmente de acuerdo con esa expresión, y me parece que habrá que adoptar las medidas necesarias para que ese caudal ecológico que se ha establecido en el proyecto de ley se siga manteniendo, a pesar de la extrema necesidad que se vive en otras zonas, en otros lugares, en concreto en la provincia de Cádiz, así como en la provincia de Málaga en lo que afecta a Estepona donde ya se está llevando agua.

Con el impacto medioambiental ocurre lo mismo. Estamos abiertos a estudiar todos los medios de corrupción y en ese sentido vamos a ser exigentes en las futuras medidas que haya que adoptar.

Tengo que terminar diciendo que sí ha habido prejuicios con respecto a este trasvase por parte de algunas formaciones políticas, pero no ha sucedido lo mismo con el Grupo Socialista. **(La señora Martínez Sáez pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Dada la importancia de lo que estamos debatiendo hoy en esta Comisión, que es un proyecto de ley importante y no se trata de una simple proposición no de ley, excepcionalmente, sin reabrir el debate, para puntualizaciones muy precisas, tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAEZ**: Solamente una cuestión, señor Perales, señores del Grupo Socialista. La desconfianza del Partido Popular en estos aspectos es la siguiente: desde 1981 la cuenca del río Guadalete está considerada por las administraciones como prioritaria para el saneamiento y usted mejor que nadie sabe que hasta el año pasado no se puso en funcionamiento la depuradora de Arcos, la del Puerto de Santa María, este año, y la de Jerez. ¿Qué prioridad, señor Perales? Esa es nuestra desconfianza.

El señor **PRESIDENTE**: En contrapartida y con la misma brevedad que la señora Martínez, tiene la palabra el Señor Perales.

El señor **PERALES PIZARRO**: Justamente por la declaración de cuenca Prioritaria se han podido depurar las aguas de Arcos, Puerto de Santa María y Jerez, y las de otras cabeceras más arriba. Justamente por esa necesidad y por esa inversión pública ha sido posible hacer estas obras de saneamiento que desgraciadamente no existen en otros lugares de la provincia, del resto de España y de Andalucía.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, pasamos al segundo bloque de trabajos parlamentarios que esta Comisión debe llevar a cabo en el día de hoy, que son las proposiciones no de ley que vamos a debatir y votar con posterioridad.

Esta Mesa ha recibido la solicitud de intercambiar el orden de intervención de las dos proposiciones. Es decir, ini-

ciar el debate de la que figura en el orden del día con el número 4 y seguir con la número 3, por motivo de coincidencia de determinados ponentes que van a intervenir en otras comisiones. ¿Algún grupo se opone a que lo hagamos así, es decir, a que intercambiemos el orden y a que empecemos por la proposición correspondiente al número 4 del orden del día y sigamos con la correspondiente a la del número 3?

Según nuestros cálculos, para terminar a tiempo debido, o votar a una hora aceptable y finalizar con la pregunta —probablemente va a tener que ser así—, ruego la mayor comprensión a los señores portavoces, para ver si esto es posible.

Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, mi Grupo Parlamentario preferiría que no se alterase el orden del día. No quisiera causar perjuicio alguno a ningún grupo parlamentario, pero por dinámica interna de mi Grupo no puede estar presente en este momento quien podría defender esa proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, si no están todos los grupos de acuerdo, creo que debe seguirse con el orden del día que se había establecido.

El señor **PRESIDENTE**: Lo lamento por aquellos a los que les crea algún problema, pero el Reglamento es el Reglamento y es prioritario sobre todo, además de la eficacia.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— SOBRE LIBRE PRESTACION DE SERVICIOS EN EL TRANSPORTE MARITIMO EN EL PUERTO DE MALAGA. PRESENTADA POR EL GRUPO POPULAR. (Número de expediente 161/000308.)

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, pasamos a debatir el número 3 del orden del día, que es una proposición no de ley del Grupo Popular, sobre libre prestación de servicios en el transporte marítimo en el puerto de Málaga.

Tiene la palabra el señor Souviron.

El señor **SOUVIRON GARCIA**: La encuesta de población activa hecha pública recientemente y correspondiente al último trimestre del año 1994, pone de manifiesto que la provincia de Málaga es la segunda en número de parados, hasta el punto de que tiene un 37 por ciento de su población activa en desempleo. Creo que la cifra se comenta por sí misma.

El puerto de Málaga ofrece unos 15.000 puestos de trabajo, aproximadamente, entre empleos directos e indirectos. En una reciente respuesta parlamentaria a este Diputado el Gobierno manifestaba sus dudas sobre la futura

viabilidad del puerto de Málaga, en cuanto que va a perder a corto plazo el 80 por ciento de su tráfico de mercancías, debido a la puesta en funcionamiento del oleoducto entre Puertollano y Cartagena. Esto quiere decir que es necesario preocuparse especialmente del puerto de Málaga. Entre las soluciones que el Gobierno ofrecía estaba la de que el puerto de Málaga se dedicara prioritariamente al tráfico de pasaje y cruceros turísticos, de forma que eso pudiera paliar el problema del tráfico de mercancías.

Nosotros estamos de acuerdo con esa teoría siempre y cuando no se pierda de vista que el puerto de Málaga tiene que seguir siendo un puerto de tráfico de mercancías y un puerto pesquero importante. Al tiempo que el Gobierno manifiesta esta solución para el puerto de Málaga, le niega sistemáticamente su consideración de puesto fronterizo de la Unión Europea, y eso es tanto como ponerlo a competir con otros puertos con menores capacidades, puesto que en el momento en que las empresas navieras eligen algunos de los puertos para sus escalas o para establecer líneas de tráfico regular, quieren tener a mano todos los servicios posibles, y entre ellos no hay ninguna duda de que precisamente el poder tener tráfico con terceros países es una de las más importantes. Es por eso por lo que nosotros presentamos esta proposición no de ley.

La no consideración como tal del puerto de Málaga, aparte de los problemas y la discriminación que supone, está contraviniendo normas comunitarias. El Reglamento comunitario 4.055/86, sobre libre prestación de servicios al transporte marítimo (reglamento, por cierto, en cuya discusión el Gobierno español no presentó ninguna norma de salvaguarda, cuando era ése el momento de haber puesto los peros y no después, en el funcionamiento del mismo) obliga al Estado español a no limitar en ningún caso ese tráfico marítimo que, sin embargo, está dificultando con acciones como no conceder al puerto de Málaga los puestos de control que son necesarios.

Ese Reglamento, que tiene una primacía absoluta sobre el ordenamiento jurídico nacional y una eficacia directa, está haciendo, por su incumplimiento, que el Gobierno español tenga que hacer frente a un expediente de infracción que puede suponer una multa de 2.000 millones de pesetas, que tendremos, lógicamente, que pagar todos los españoles, y se dará la paradoja de que también los malagueños, aparte de ver cómo su puerto, poco a poco, va desapareciendo del mapa de los puertos útiles, tendremos que pagarles la parte alícuota.

Frente a estos argumentos, los que se oponen —es simplemente el Gobierno— a que se lleve a cabo la puesta en marcha de estos puestos de control argumentan de forma muy débil. Hay quien dice que primero hay que pedir la línea, que no tenemos una línea regular pedida, que en el momento en que se tenga se concederá inmediatamente, pero lo que es cierto es que esa línea ya estuvo pedida en su momento. Tengo aquí el documento por el cual se negaba la consideración de que se pudiera abrir la línea precisamente porque el puerto de Málaga no era frontera. Por tanto, creo que aquí estamos con maniobras dilatorias intentando ver quién tiene que actuar primero, si una empresa naviera que pida línea regular o el Gobierno que

debe facilitar que la línea naviera lo pida. Lo que sí está claro es que ya se ha dado el hecho de que se pidiera por parte de una empresa naviera y, sin embargo, se haya denegado por parte del Gobierno. El documento obra en mi poder.

Otro de los argumentos en contra es que hay que esperar a la puesta en marcha del Convenio de Schengen. Todos sabemos que este Convenio no va a entrar en vigor de forma inmediata, ni siquiera a medio plazo, y que hay ya puertos que sí tienen la consideración de puertos de frontera y están actuando como tales en nuestro país.

También se dijo por el Ministro Belloch, en el Pleno, que se había concedido ya ese «status» al puerto de Almería y que sería mejor esperar a ver qué pasa. Como andaluz me alegro enormemente de que tenga esa consideración el puerto de Almería, pero también está claro que unos puertos no son iguales a otros y que el hecho de que en un puerto pueda funcionar una línea no quiere decir que en el otro se produzca lo mismo, o viceversa. Cada puerto es distinto y entendemos que al puerto de Málaga se le ha de conceder esa línea, sin atender a otro criterio.

Por tanto, y frente a estos argumentos, proponemos, simple y llanamente, criterios de racionalidad, que se haga lo que es razonable. Y entendemos que es razonable que el puerto de Málaga sea considerado como puerto fronterizo, preparándose los puestos de control que son necesarios, por las siguientes razones: primero, por la situación geográfica del puerto, que nadie puede discutir, ya que en cuanto a calificación jurídica sigue siendo un puerto de primera categoría.

Segundo, porque a ocho kilómetros tiene un aeropuerto internacional que es un magnífico complemento y podría, sin ninguna duda, dinamizar aún más y hacer más atractivo el carácter del puerto de Málaga para el objetivo que pretendemos.

Tercero, porque Málaga es una provincia eminentemente turística; lamentablemente, casi sólo nos queda el turismo y no podemos desperdiciar ni una sola posibilidad para que se potencie esta industria.

En cuarto lugar, porque las condiciones de Málaga dan a su puerto unas expectativas razonables de tráfico.

En quinto lugar, no hay duda de que las comunicaciones y todos los argumentos que estamos exponiendo hacen ser al puerto de Málaga uno de los primeros puertos de destino de ese tráfico de pasaje, siempre y cuando se cuente con los medios necesarios para ello.

Sexto, porque cuenta con instalaciones materiales para ello. Es curioso, pero en su momento se establecieron las correspondientes garitas y se acondicionaron, a falta solamente de la terminal informática que el acuerdo de Schengen exige. Los elementos materiales ya están contruidos, porque ya tuvo en su momento —y este sería el séptimo argumento— líneas regulares. En el año 1985-1986 hubo una línea entre Málaga y Génova y en el año 1979, y luego, durante el período 1980-1985, hubo una línea regular entre Málaga y Tanger.

Octavo argumento, la evidencia de que algunas navieras quieran establecer líneas regulares en Málaga quiere decir que considerar que el puerto de Málaga, por sus con-

diciones, es un puerto apetecible para este fin, porque si no, lógicamente, las empresas navieras no apostarían por un puerto al que no vieran ese futuro.

Noveno, por la situación socioeconómica descrita. No se puede perder en Málaga un solo puesto de trabajo, no se puede poner en peligro en Málaga nada que crea o pueda crear puestos de trabajo.

En décimo lugar, por una razón que nos parece especialmente atendible, junto a las anteriores, por el Parlamento como órgano de representación: simple y llanamente porque todas las instituciones, tanto privadas como públicas, que están cerca de la realidad, que conocen el tema, han apoyado y han respaldado esta iniciativa. Y cuando hablo de instituciones hablo de la Diputación Provincial de Málaga, con mayoría socialista, del ayuntamiento de Málaga, también con mayoría —de momento— socialista, e incluso, fuera de los límites provinciales, el propio Parlamento de Andalucía que por unanimidad ha solicitado la consideración del puerto de Málaga como puerto fronterizo.

Creo que son argumentos suficientemente fuertes y que ésta es una ocasión para que el Parlamento, y en concreto esta Comisión, ejerzan las facultades de control del artículo 66 de la Constitución y sean capaces de instar al Gobierno para conseguir el fin que pretendemos, entre otras cosas porque eso sería un signo de coherencia entre lo que se dice en unas administraciones y lo que luego se intenta defender en un Parlamento, que si algo tiene que ser es la voz de los ciudadanos y la voz de los representantes de los ciudadanos.

Por todas estas razones, presentamos la proposición no de ley e instamos al Gobierno a que en un plazo no superior a un mes considere al puerto de Málaga como puesto de control para el tráfico marítimo con terceros países, le dé, así, su carácter de puerto fronterizo y asegure que el tráfico se realice con todas las garantías relativas al orden público que hay que preservar en Málaga.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, dado que existe una enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Redondo para defenderla.

El señor **REDONDO TERREROS**: Sí, con mucho gusto.

En nombre del Grupo Socialista quiero participar en ese debate y establecer la posición de nuestro Grupo que pudiera ser, al final, no tan incompatible como ha parecido de la intervención del representante del Grupo Popular.

En primer lugar, también quería decir que ésta no es una preocupación que se suscite hoy aquí. Ya el año pasado un representante del Grupo Parlamentario Socialista, Enrique Martínez Martínez, a través de una pregunta parlamentaria expresó su preocupación por el futuro del puerto de Málaga y pidió al Ministro correspondiente que le diera las explicaciones suficientes sobre por qué no se calificaba al puerto de Málaga como puerto fronterizo de la Unión Europea.

También tengo que decir en esta introducción que probablemente éste no sea el mejor ambiente para este debate

sereno y tranquilo, que parece que también existe, además, en Málaga sobre la catalogación del puerto de la ciudad como puerto fronterizo porque puede estar condicionado de forma extrema por la proximidad de unas elecciones municipales.

En cualquier caso, diré que los socialistas estamos dispuestos, por eso hemos hecho una enmienda, que esperamos que el Grupo Popular acepte, en la que no hay ninguna diferencia con la propuesta del Grupo Popular excepto que proponemos que exista antes la demanda de establecer la línea para conseguir que se catalogue el puerto como fronterizo. Nos parece que es suficiente. La enmienda, como apuntaba antes, dice: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, en el supuesto de que se solicite en forma el funcionamiento de una línea regular de pasaje entre el puerto de Málaga y un tercer país no comunitario, adopte las medidas necesarias para que el puerto de Málaga tenga la consideración de puerto fronterizo de la Unión con terceros países, autorizando su carácter de puerto de control para el tráfico marítimo de entrada y salida de pasaje con países no comunitarios y asegurando las garantías necesarias para que se cumpla su funcionamiento con eficacia.»

Esa es la enmienda que nosotros presentamos. Y, siendo cierta la petición, la propuesta y el debate intenso que existe en la ciudad de Málaga sobre esta proposición no de ley hecha por el Grupo Popular, no nos cabe ninguna duda de que si el debate culmina en una propuesta formal al Gobierno, el Gobierno decidiría en consonancia con esta enmienda que ha hecho el Grupo Socialista.

Además, quisiera decir algunas otras cosas. En primer lugar, debiera quedar perfectamente claro que el motor que dinamiza un puerto autónomo y una ciudad son las mercancías, no las líneas de pasajeros. En segundo lugar, tengo que decir que la definición del puerto de Málaga como puerto fronterizo o, dicho de otra forma, la inclusión del puerto de Málaga en la lista de Schengen, tiene algunas modificaciones, pero no muchas. Por ejemplo, la definición de este puerto como puerto fronterizo no repercutiría en el tráfico de mercancías de ninguna manera; tampoco repercutiría, de ninguna manera, en los transportes marítimos turísticos. Por lo tanto, la única repercusión real que se puede contemplar es la que tenga el transporte entre Málaga y terceros países y sea un transporte periódico. En definitiva, viendo la situación geográfica en la que está en Málaga, la relación con terceros países sería —por eso no es bueno poner el ejemplo de Génova porque es una ciudad de un país comunitario— inexcusable y fundamentalmente con los del norte de África, como Marruecos, Túnez y Argelia, que es la zona magrebí.

Para ser prudente también en el análisis, los socialistas hemos intentado ver, como decía ayer el Ministro en su contestación a mi compañero, la repercusión que líneas de este tipo han tenido en otras ciudades. No ha sido posible por la cercanía de la definición desde el puerto de Almería, pero sí es una ciudad como la de Alicante.

Tengo que decir, después de un estudio minucioso de las repercusiones que ha habido en Alicante, después de definirlo como puerto fronterizo y por lo tanto con la posi-

bilidad de tener relaciones de transporte y de viajeros, cotidianas y habituales con otros países, fundamentalmente con los del norte de África, que todas las repercusiones no han sido buenas. Por ejemplo, en Alicante se ha incrementado en los últimos años de una forma considerable la comisión de delitos, cometidos fundamentalmente por personas que vienen del norte de África. Primer punto.

Segundo punto: se han creado o incrementado muy grandemente las bolsas de marginalidad en la ciudad de Alicante. Esto es algo que está ahí, que es así y no de otra forma, y en una ciudad turística como la de Alicante, o como la de Málaga, ese posible tráfico puede repercutir negativamente. Fíjense que digo que puede repercutir negativamente; estoy diciendo que hay que establecer la prudencia necesaria a la hora de definir a Málaga como puerto fronterizo.

Algunos de los argumentos que ha dado el representante del Partido Popular no vienen a consolidar su propuesta de cualquier forma. Por ejemplo, el que hace relación con la soberanía o la competencia para la decisión de definir el puerto como puerto fronterizo de la Unión Europea. El mismo Delors reconoce, a petición de algunos parlamentarios, que la definición de puertos fronterizos y de frontera les corresponde fundamental, especial y claramente a los Estados miembros de la Unión Europea, no a la Unión Europea.

En ese sentido, tengo que decir también que en todos los puertos, sean fronterizos o no, como en todos los aeropuertos de España, hay una dotación policial, de la Policía y de la Guardia Civil concretamente, y durante el año pasado, ha habido tanto en Almería como en Málaga, la posibilidad de cubrir las vacantes, pero no se han cubierto las vacantes en Málaga o en Almería, pero no se cubrieron por el hecho de denominar o poder clasificar al puerto como fronterizo sino porque se cubren habitualmente en todos los puertos o aeropuertos de España.

En fin, yo quiero hoy llegar con ustedes a un acuerdo suficiente, y por eso les digo que lo fundamental a la hora de definir, y el Gobierno está en esa posición, al puerto de Málaga como puerto fronterizo es que exista demanda. No puede haber opción a que sea una posición artificial; espere a que exista demanda. Es más, es posible desde las instituciones públicas, como se ha hecho en otras comunidades autónomas. Yo pertenezco a una Comunidad Autónoma, la del País Vasco, y vivo muy cerca del puerto autónomo de Bilbao, y desde las propias instituciones vascas se ha establecido, porque era estrategia realmente muy importante, una colaboración con determinadas líneas para que esas líneas marítimas tuvieran la posibilidad de ofrecer al ciudadano, en este caso de la Comunidad Autónoma Vasca, ese trayecto, ese viaje en este caso a otro país comunitario como es Gran Bretaña. O sea, es posible de cualquier forma establecer esa posición. Por eso, creo sinceramente que está ajustada nuestra enmienda tanto a las necesidades de Málaga como a las necesidades de consenso en este momento entre todos los partidos políticos, sobre todo por las características que ha anunciado el representante del Partido Popular en relación con la ciudad y la provin-

cia de Málaga. Además, si se aceptara esta posición, que creo que es muy razonable, llegaríamos entre todos a un consenso, dando la espalda al conflicto electoral que se nos avecina, y se podrían por encima los intereses de todos y no los intereses partidistas.

Esta es mi posición y la posición de mi Grupo.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación tiene la palabra, en nombre del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el señor Romero.

El señor **ROMERO RUIZ**: El puerto de Málaga reúne todas las condiciones para ser declarado puerto fronterizo de la Unión Europea. Ya se han dicho algunas, pero yo voy a enumerar las que, en opinión del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida, son fundamentales.

Por tradición histórica, por volumen de actividad, por ubicación en el Mediterráneo, por la importancia turística y el emplazamiento geoestratégico, por el peso demográfico, político, económico y comercial de la ciudad de Málaga, la razón esgrimida por el Gobierno del PSOE en su respuesta parlamentaria, o ahora expuesta por el Portavoz de su Grupo Parlamentario al plantear que no hay una línea regular de pasajero fija con un país tercero de la Unión Europea, no se tiene en pie.

Imaginemos que hay una línea comercial dentro de unos meses y deja de funcionar a continuación; imaginemos que no hay ahora una línea comercial, pero dentro de unos meses o de un año se pone en funcionamiento. Este argumento no vale, aquí lo que procede es declarar el puerto como puerto fronterizo y que la comunidad internacional conozca este hecho para incluirlo en sus rutas y en sus mapas de tráfico marítimo.

Hoy, en Málaga, el aeropuerto es frontera de la Unión Europea. ¿Por qué se le niega al puerto de la misma ciudad esta condición? Es una contradicción clara. Nosotros consideramos que Málaga sale, sin duda, muy perjudicada, y no sólo lo consideramos nosotros, lo considera la Cámara de Comercio y Navegación de Málaga, lo consideran los sindicatos y las asociaciones empresariales, lo considera la Universidad y todos los colectivos que se han pronunciado, entre ellos el Ayuntamiento, la Diputación y el Parlamento de Andalucía.

Por lo tanto, aquí hay un plan estratégico de puertos que contempla dar importancia a algunos puertos del Mediterráneo, que lo son, sin duda, como Barcelona, Valencia o Algeciras, y otros puertos situarlos en otro escalafón o baremo, que también tienen su importancia en Andalucía y en otros lugares de la ribera Mediterránea de nuestro país. Está claro que eso lleva aparejadas inversiones, que no vendrán a Málaga si no se aumenta la capacidad en todos los terrenos y se declara para terceros países como puerto fronterizo.

El desempleo en Málaga alcanza cifras escandalosas, las inversiones públicas no han atendido las necesidades más perentorias de Málaga en los últimos años, o que son vitales para su desarrollo. Málaga, unidas sus instituciones en este tema, ha planteado esta demanda, y yo mismo he

hecho preguntas al Ministro Belloch sobre este asunto desde hace tiempo.

Creo yo que estos temas tienen importancia para la ciudad, lo mismo que otros asuntos que afectan al desempleo. Yo estoy muy dolido porque en el tema de una fábrica que trajimos aquí hace cinco o seis años, cuando no había elecciones municipales a la vista, cuando un Diputado no era candidato, se planteaba, una y otra vez, qué iba a pasar con su futuro y su plantilla, y ahora, cada vez que se aborda un tema de este tipo, se suscita como un espantapájaros, que las elecciones municipales se aproximan.

Independientemente de esa circunstancia, este tema, lo mismo que otros, se ha traído, ahora y otras ocasiones, al Parlamento, que es donde deben venir, y es legítimo defenderlo a la luz de la propuesta concreta, y cada grupo tiene su opinión sobre este tema, la defiende y hay que respetarla.

Yo creo que la repercusión real con países del norte de África, o de América, o del Centro y del Este de Europa, será una repercusión de futuro. Ahora mismo existe una relación periódica y fluida con Melilla, por ejemplo, a través de la cual tiene acceso población marroquí o magrebí. También con Ceuta de alguna manera y el paso hacia Algeciras. En todos los puertos de Andalucía, en lo que significa Málaga, en lo que significa Algeciras, en lo que significa Almería, está asumida esa relación, con los problemas que genera cualquier tipo de relación con cualquier colectividad. Por tanto, creo que no se aísla Málaga de ningún problema en una urna de cristal, sino que hay que abordarlos todos y que, a nuestro juicio, corresponde que este tema se plantee.

Independientemente de lo que haga el Partido Popular con esta proposición no de ley y de si acepta o no esa enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que creo que ha formado cierto revuelo en las filas de su Grupo, yo creo que una enmienda de este tipo no soluciona los problemas que en Málaga hay planteados, porque siempre coloca el asunto como la pescadilla que se muerde la cola: hasta que no haya línea, no hay puerto fronterizo y, como no hay línea, el Gobierno no acepta hasta que una naviera se establezca. Yo creo que eso supone fijar la consecución para muy largo. Como la vida es larga, veremos este «Diario de Sesiones» y el reparto de este «Diario de Sesiones» en la ciudad y en las distintas entidades. Yo creo que de promesas aplazadas está el mundo lleno y que eso no significa nada. La gente tiene que adoptar su posición con claridad. Si se está de acuerdo, se está de acuerdo; si no, no. Hoy no hay línea, mañana puede haberla. Pero que todo se supedita a una situación para que el Gobierno no acepte su compromiso es tomarle el pelo a la ciudad y a las instituciones que han tomado una decisión de este tipo, sin ninguna garantía.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió) tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, voy a ser breve y, en representación de nuestro Grupo, voy a decir lo siguiente.

Si es aceptada la enmienda del Grupo Socialista, en aras del consenso daríamos nuestro voto afirmativo porque, como es lógico, nos gustaría que hubiese unanimidad; si no, votaremos en contra, por una razón muy sencilla. Aunque yo no quería intervenir, he preparado el tema de acuerdo con el texto de la proposición no de ley, que es la documentación que a mí me consta. Aquí se han expuesto argumentos fuertes, según ha dicho el proponente, y también ahora el señor Romero ha expuesto argumentos considerables, pero lo que yo veo es que si toda la dificultad está en que le falta el primer punto, y para unos el primer punto es que haya una línea regular o que se solicite, pero en la exposición de motivos se dice que «El Puerto de Málaga está perfectamente capacitado...», así lo reconocen la Autoridad Portuaria de Málaga y el Director General de la Marina Mercante, se han instalado en su recinto tres garitas...» y se ha destinado un policía. ¿Declarar un puerto fronterizo europeo es simplemente esto, con tres garitas y un policía? A mí me parece que aquí hay algo más. Por lo tanto, con este argumento en la exposición del texto, no me parece lógico que esto pueda prosperar. Con los argumentos que han expuesto los intervinientes, tanto el del Grupo Popular como el del Grupo Izquierda Unida, creo que se le da mucho más contenido. Además, se aduce que le falta un primer requisito y la enmienda propone que lo haya. Por lo tanto, nosotros, aunque haya un gran reparto del «Diario de Sesiones» por Málaga, por derecho municipal, si hay consenso para aceptar la enmienda socialista entraríamos en dicho consenso.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición del Grupo Popular con respecto a la enmienda del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, en primer lugar, quiero disculpar al señor Souviron, que ha tenido que asistir a otra Comisión y por ello intervengo en su nombre. Voy a ser brevísimo porque no me parece apropiado intervenir en una discusión que yo no he iniciado.

Parece ser que hay una desconfianza profunda por parte del Grupo Popular en que esas, diríamos, promesas se lleven a cabo si se aceptara la enmienda del Grupo Socialista. Por eso no vamos a aceptar la enmienda del Grupo Socialista. (El señor Redondo Terreros pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Lo siento, creo que no procede abrir el debate. Señor Redondo, si me promete ser breve, le concedo 30 segundos.

El señor **REDONDO TERREROS**: Lo intentaré, señor Presidente.

Sinceramente, y con la prudencia debida, teniendo en cuenta que no ha sido el primer interviniente, tengo que decir que la justificación no sólo no es suficiente sino que se podría catalogar de otra forma. Es decir, nosotros nos comprometemos con toda la contundencia del mundo a que, si se aprueba esta enmienda, se lleve adelante. Por lo tanto, no tiene que haber ninguna suspicacia. La suspicacia no es un argumento para descalificar la enmienda.

En segundo lugar, en esta situación, en la que no está el ponente, tengo que decir que el mantenimiento de la proposición no de ley sin enmienda obedece a una postura muy vertical y muy testimonial del Partido Popular. Al final, no vamos a conseguir lo que todos queremos por no variar. Nosotros hemos variado desde el momento en que dijimos que no y ahora decimos que es posible, y el Partido Popular, una vez más, no varía su posición en aras al consenso, que beneficiaría sobre todo a los ciudadanos de Málaga.

En tercer lugar —y termino, señor Presidente—, no querría, de ninguna manera, que alguien pensara, porque lo ha mencionado el representante del PP y sobre todo el de Izquierda Unida, que nosotros no estamos tan preocupados como ellos por el paro y por la situación de las infraestructuras, en Málaga, en Andalucía y en toda España. No creo que sea una justificación en relación con esta propuesta, sinceramente. (El señor Romero Ruiz pide la palabra.)

El señor **PRESIDENTE**: Voy a fijar las condiciones ya. Va a cerrar el señor Posada definitivamente y usted tiene 30 segundos, señor Romero, excepcionalmente y dado el interés que muestran los señores Diputados en este tema, al que se le da la máxima importancia.

El señor **ROMERO RUIZ**: Muchas gracias, señor Presidente. Antes, nosotros no habíamos solicitado la palabra. Ha sido el portavoz del Grupo Socialista en esta proposición no de ley el que la había solicitado para hacer una aclaración.

Yo no pongo en duda la preocupación de todos los grupos parlamentarios por los problemas de infraestructura, de desempleo y de dificultades que atravesamos, no sólo en Málaga sino en otros lugares. El problema aquí es muy sencillo, y es que la gente no debe distorsionar. Con esto termino: ¿reúne Málaga las condiciones para ser declarado puerto fronterizo y lo puede hacer el Estado español? Sí, esa es una competencia del Gobierno. Hay infraestructura necesaria, están las garitas necesarias, se puede dotar de una unidad policial o de la Guardia Civil, porque hay recursos, cuando se le encomiende esa misión. Por lo tanto, que no se busquen excusas para no estar de acuerdo. Si no se está de acuerdo será por otras razones. Las cosas están muy claras: todo el mundo lo sabe y lo importante de un Parlamento es que conecte con la sociedad civil. Por eso, tenemos la obligación de informar de lo que aquí pasa a los ciudadanos de Málaga, que ellos juzgarán a todo el que aquí ha intervenido, como es natural en una democracia.

El señor **PRESIDENTE**: Finalmente, tiene la palabra el señor Posada, para fijar su última posición.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, debo decir que no me parece demasiado adecuado, por parte del señor Redondo, que abra una controversia conmigo, cuando yo he sido exquisito en aceptar o no la enmienda. Pero ya que la ha abierto, debo decirle que es penoso, y precisamente eso es lo que demuestra la mala situación en la

que está el Grupo y el Gobierno socialista, que lo que impida un consenso es la suspicacia de otro grupo, que cree que no se va a cumplir lo que se promete porque hay muchas promesas incumplidas. Eso es grave porque impide llegar a consensos que mejoren la vida de los ciudadanos. Deben ustedes mirar en su interior y ver cómo las promesas incumplidas han llevado a este resultado tan desastroso.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias, señor Posada.

— **SOBRE ADOPCION DE DETERMINADAS MEDIDAS EN LA EJECUCION DE LAS OBRAS DE LA AUTOVIA ADRA-PUERTO LUMBRERAS (N-340 DE CADIZ Y GIBRALTAR A BARCELONA), A SU PASO POR EL MUNICIPIO ALMERIENSE DE VICAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000282.)**

El señor **PRESIDENTE**: Siguiendo nuestro orden del día, pasamos a debatir la proposición no de ley sobre adopción de determinadas medidas en la ejecución de las obras de la autovía Adra-Puerto Lumbreras (N. 340 de Cádiz y Gibraltar a Barcelona), a su paso por el municipio almeriense de Vícar, a propuesta del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

En nombre de dicho Grupo, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, en esta proposición no de ley Izquierda Unida desea que este proyecto de autovía de Adra-Puerto Lumbreras sea reconsiderado por parte de la Administración, porque en él no se respeta el paso de esta autovía por un medio tan delicado como son las ramblas que están próximas e insertas en el municipio de Vícar. Las ramblas suelen tener unos caudales importantísimos de agua de forma muy irregular. Suelen estar secas, pero, en el momento que llevan agua, la llevan en unas cantidades impresionantes que pueden producir, en el caso de que no estén bien encauzadas, inundaciones importantísimas en la zona. El paisaje de la zona del norte de Almería se encuentra, en gran parte, determinado por la existencia de estas ramblas, que son unos parajes bastante únicos y singulares y que tienen unos valores paisajísticos extraordinarios.

Por tanto, estos motivos hacen especialmente conflictivo que el proyecto de la N-340, a su paso por Vícar, de la autovía Adra-Puerto Lumbreras, no haya contemplado con el suficiente cuidado el paso por estas ramblas, y que este proyecto pueda suponer, al no tener las alcantarillas con las secciones suficientes —en contra de cómo las tenía la antigua N-340, que tenía un trazado más acomodado a la propia naturaleza del terreno—, importantísimos peligros cara al futuro de las zonas que están alrededor del mismo. Aparte de que puede suponer, además, serios perjuicios para la agricultura, así como para el acceso a determinadas zonas de Vícar.

Por tanto, mi Grupo Parlamentario llama a la consideración por esta Comisión de la proposición no de ley, a fin de que se retome ese proyecto, se reconsidere y se planteen las modificaciones necesarias para que todo el ecosistema que suponen las ramblas sea contemplado de otra manera, pueda pervivir y, además, podamos dar las prestaciones necesarias a las barriadas de Vícar que actualmente, con el proyecto que está en ejecución, tienen cortado el acceso desde la propia barriada hasta esta autovía.

Con la petición del voto favorable al resto de los grupos parlamentarios, nosotros finalizamos la defensa de la proposición.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, dado que existe una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Martínez Villaseñor.

El señor **MARTINEZ VILLASEÑOR GARCIA**: Con fecha 13 de julio de 1994 tuvieron entrada en esta Cámara las preguntas escritas, formuladas por el Diputado de mi Grupo don Manuel Arqueros, denunciando los errores que se estaban realizando y que han culminado en la construcción de la autovía Almería-Adra, a su paso por el término municipal de Vícar, que tenían como objetivo advertir lo que se estaba haciendo mal, con la pretensión de evitar perjuicios a los habitantes de Vícar y a los agricultores de la zona, proponiendo soluciones técnicas y de sentido común, como lo ha hecho, con fecha 20 de septiembre de 1994, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en esta proposición no de ley que ahora debatimos.

Los hechos que se relatan en la exposición de motivos que se hace en la proposición no de ley son ciertos. El Gobierno, una vez más, ha tratado de ocultar, dar largas, decir verdades a medias, hacer promesas que han sido incumplidas. Y digo esto en base a los siguientes hechos: El 24 de octubre de 1994 el Diputado señor Arqueros tuvo que pedir amparo al señor Presidente del Congreso para que se requiriera al Gobierno a fin de que diera contestación por escrito. La respuesta llegó, al fin, firmada por el señor Ministro el 3 de enero de 1994, respuesta que no satisfizo a ninguno de los agricultores ni a los vecinos de Vícar más afectados y próximos a la autovía.

Contrasta la construcción de la autovía a su paso por Vícar, con desagües insuficientes en las ramblas del Cañuelo, Vícar y Pastor, con lo realizado en los términos municipales colindantes de Roquetas de Mar y La Mojonera que sí fueron bien proyectados y ejecutados, a diferencia de lo que ocurre en el tema que nos ocupa.

Los diferentes criterios utilizados para el cálculo en el proyecto de desagüe se debe a que fue realizado cada tramo de la autovía por gabinetes técnicos privados diferentes en la conexión de la barriada de Los Llanos, la obra de drenaje ejecutada no corresponde con la aprobada en el proyecto de ejecución de obra. Los caminos agrícolas afectados por el trazado de la autovía, a su paso por Vícar, son muy importantes ya que comunican una zona rural dispersa, de una agricultura única y peculiar de España: cultivos intensivos bajo plástico. Las necesidades de comuni-

cación son idénticas a las de cualquier industria y no deben ser obstruidas u obstaculizadas las comunicaciones por la barrera artificial que constituye la autovía. Las vías agrícolas deben ser paralelas y conectadas por los distintos pasos superiores e inferiores, asfaltados y dotados de solera de hormigón.

Se ha de reconocer que el Ministerio, con acertado criterio está construyendo el paso elevado solicitado para el paraje Los Rincones, en su conexión con La Gangosa, un barrio de Vícar. Es una realidad que en las ramblas Cañuelo, Vícar y Pastor se han ejecutado unas obras de fábrica para desagües, pero que son notoriamente insuficientes y que el cauce existente se ha rellenado formando una barrera infranqueable para las avenidas torrenciales. Las obras ejecutadas no se corresponden a las aprobadas en el proyecto de ejecución de obra por la Confederación Hidrográfica del Sur de España, y es muy importante significar que no se ha tenido en cuenta la instrucción 5.2 I. C., drenaje superficial, apartado 1.4, sobre el riesgo de obstrucción, habiéndose escogido el riesgo bajo, en un ejercicio flaco de previsión e irresponsable ante una no deseada pero sí muy previsible catástrofe, no extraña en la zona mediterránea propicia a lluvias torrenciales.

En el apartado 5.2.1, generalidades de criterio del proyecto, no se ha tenido en cuenta esta recomendación que era perfectamente viable. En la rambla Pastor, apartado 5.2 2.3, respecto a lo reseñado en la transcripción literal del mencionado apartado sobre la mínima dimensión de las obras de drenaje, no se cumple. Tampoco se cumple la norma contenida en el apartado 5.3 2.2, recomendación que, con carácter normativo, no se ha tenido en cuenta en la rambla Pastor.

Por todo lo expuesto, urge canjear y encauzar con muros de hormigón los tramos inmediatos aguas arriba y aguas abajo de sección uniforme de las obras de fábrica y, de no hacerlo así, la población existente en las inmediaciones, unos 7.000 habitantes, corre el riesgo de desaparecer por una avenida que no tendrá cauce para llegar al mar, y la responsabilidad de este previsible y no deseable caso correspondería al actual gobierno de la nación.

De la prensa de Almería, el 20 de octubre de 1994 el periódico «Ideal» decía en titulares: El MOPTMA asume las peticiones de los vecinos de Los Llanos de Vícar en relación con la autovía. Los hechos hasta ahora no han visto cumplidas las promesas nada más que en una mínima parte: la autovía Almería-Adra, hasta el término municipal de La Mojonera, pasando por Vícar, fue inaugurada el pasado día 10 de febrero de 1995 por el señor Ministro de Obras Públicas con todas las deficiencias citadas. El pasado día 14 de este mes, en una reunión mantenida con el Director General de Carreteras, señor Dombriz, con una comisión de seguimiento compuesta por vecinos y con el alcalde de Vícar, que, a su vez, es Senador almeriense del Partido Socialista, señor Bonilla, según manifestaciones de alguno de los asistentes a la reunión, el citado Director General alegó que los datos que le estaban aportando los vecinos de Vícar referentes a las anomalías que afectan a 648 agricultores que a diario trabajan en las 890 hectáreas invernadas le eran desconocidos y pedía un plazo para estudiar la corrección

de los defectos en la construcción de la autovía a su paso por Vúcar, como si las preguntas formuladas por los Diputados del PP, del 13 de julio de 1994 y 10 de enero de 1995, no hubieran sido conocidas en el Ministerio, informaciones éstas del Director General que se contradicen con las respuestas a preguntas de los Diputados firmadas por el Señor Ministro el día 3 de noviembre de 1994.

Todas las anomalías fueron denunciadas por los vecinos de Vúcar desde que tuvieron conocimiento del proyecto hasta por lo menos dos años y denunciadas por los Diputados del Partido Popular de Almería el 13 de julio de 1994, siete meses antes de la inauguración oficial del tramo a que se hace mención.

Por todo ello, el Partido Popular acepta y apoya la proposición no de ley de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y propone la enmienda de adición presentada por nuestro Grupo y que consiste en añadir un segundo párrafo a la proposición no de ley presentada en Comisión por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en el Congreso sobre adopción de determinadas obras de mejora en la ejecución de las obras de la autovía Adra-Puerto Lumbreras, a su paso por el municipio almeriense de Vúcar, que dice así: «Asimismo, el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en dicho término municipal se respeten las vías agrícolas existentes antes de la realización de la autovía, permitiendo el acceso fácil a las mismas de los habitantes de la zona, los agricultores y su maquinaria, los vehículos de transporte que operan en la actividad de recogida de los productos agrícolas. Dichas vías agrícolas deben ser paralelas y conectadas por los distintos pasos, superiores e inferiores, asfaltadas y dotadas de solera de hormigón».

Esta incorporación es la que solicito del Grupo proponente de la proposición no de ley que acepte y que se someta en su conjunto la proposición no de ley resultante a votación, que nosotros la apoyaremos con mucho gusto, siguiendo, en definitiva, un criterio que veníamos marcando desde hace tiempo en orden a que la realización de esta autovía respetase los intereses legítimos de la población de la zona.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El Grupo Catalán quiere intervenir?

El señor **SEDO I MARSAL**: No, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, tiene la palabra el señor Amate, del Grupo Socialista.

El señor **AMATE RODRIGUEZ**: Señor Presidente, la proposición no de ley afronta dos problemas que efectivamente tenía la construcción de la autovía Adra-Puerto Lumbreras en el tramo El Parador-Adra, sobre todo en el término municipal de Vúcar. Por una parte, la conexión de algunas barriadas con la antigua nacional 340. Por otra parte, la seguridad en los desagües de las ramblas que cruzan la citada autovía.

Es verdad que posiblemente en el momento que se planteó esta iniciativa por parte de Izquierda Unida-Inicia-

tiva per Catalunya tuviera alguna razón de ser, porque efectivamente en aquellos momentos se habían iniciado una serie de negociaciones entre un grupo de vecinos en representación de los núcleos afectados, encabezados por el Ayuntamiento de Vúcar.

Ha habido muchísimas reuniones. Se ha estado negociando prácticamente casi todas las semanas. Se han tenido reuniones con los gobernadores civiles de Almería, la que había y la que hay ahora, con la Directora Provincial del MOPTMA, con la Confederación Hidrográfica del Sur, con el Director de Carreteras de Andalucía oriental y últimamente, como ha reconocido el representante del Grupo Popular, con el Director General de Carreteras.

Fruto de todas esas negociaciones, la situación ha ido evolucionando hacia las posturas que defendían la comisión de vecinos y el propio Ayuntamiento. Sobre todo la última reunión con el Director General de Carreteras ha dado unos resultados, que a juicio de esa comisión de vecinos que estuvo allí, han sido muy satisfactorios.

Hay que recordar que muchas de las obras adyacentes a la propia autovía de las que estaban en proyecto no se han realizado, puesto que la carretera se ha adelantado en su ejecución en ocho meses. La autovía estaba previsto que se terminara para el otoño de este año y se ha inaugurado, como se ha visto —y lo han reconocido— hace un mes.

Se han hecho algunas modificaciones en el proyecto original para que las barriadas de Vúcar tengan esa unión con la nacional 340, con la nueva autovía. Así, también se ha hablado ya de La Gangosa, se ha hecho un paso alto para vehículos que no estaba en principio en el proyecto. Queda solamente el Cortijo de Los Llanos de Vúcar, que es verdad que tiene una población de 648 habitantes, y no es que vayan a trabajar todas estas personas sino que ese número es el total de la barriada y tiene una superficie invertida de 894 hectáreas.

El compromiso que han sacado del Ministerio de Obras Públicas, a través del Director General, es que ya se ha encargado un estudio técnico de la zona, se va a ver si los datos que maneja la comisión y los que obraban en poder del Ministerio son los reales y qué número de vehículos pasan diariamente por allí. También se va a ver qué número de vehículos pesados pasan, porque se utilizan sobre todo mucho los camiones y las furgonetas para los trabajos agrícolas en aquella comarca. Ver la viabilidad de estas inversiones suplementarias, que pueden ser entre 150 y 180 millones de pesetas, y, a la vista de los resultados de ese estudio, se tomarán las medidas que la situación requiera.

En cuanto a la seguridad de la rambla aquí se han dicho algunas cosas que, a mi juicio, no son ciertas. Se ha dicho, por ejemplo, que el tratamiento que han tenido las ramblas en el mismo tramo de autovía, las ramblas en la zona de Roquete y La Mojonera, son distintos a los que han tenido en la zona de Vúcar. No es cierto, el proyecto es el mismo, se ha redactado por los mismos, está supervisado todo el trayecto por la Confederación Hidrográfica del Sur, tiene el visto bueno de la misma y me imagino que la Confederación, con sus técnicos, no va a firmar o aprobar proyectos que puedan suponer todo ese peligro para la vida de los ciudadanos que habitan en la comarca haciendo unas es-

estructuras que no permitan el desagüe de esas ramblas. A mí me parece que es un tanto exagerado.

Pero sí es verdad que hay que hacer una serie de obras en aquellas ramblas que cruzan el campo de Dalías y que ya han sido también planteadas por parte del Ayuntamiento a la Confederación y a la Dirección General de Carreteras. Esto está entre las prioridades a las que va a hacer frente el Ministerio, en un plan que se ha aprobado ya de inversiones precisamente para la defensa del poniente almeriense que por un valor de 14.000 millones de pesetas va destinado a la limpieza, adecuación y proyección de las ramblas, todas esas de que hemos hablado y unas cuantas más que cruzan el poniente almeriense.

Por tanto, lo que hace unos cuantos meses sí que era un problema que estaba en el ánimo de todos los ciudadanos de aquella zona, hoy ya es menos problema porque las vías de solución las están viendo.

Por ello, yo no es que diga que vamos a votar en contra, es que lo que pediría al representante de Izquierda Unida, que es el que ha planteado esta proposición no de ley, es que la retirara en base a que prácticamente lo que él plantea en su iniciativa está en vías de solución.

El señor **PRESIDENTE**: Para fijar la posición sobre la enmienda del Grupo Popular tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, en primer lugar, decir que aceptamos la enmienda de adición que plantea el Grupo Popular.

En segundo lugar, manifestar que lo que dice el representante del Grupo Socialista no es del todo exacto, según las manifestaciones que nos hacen nuestros compañeros de Izquierda Unida en Almería y que no están recogidas aún las peticiones que se hacen en esta proposición no de ley sobre este trazado de la carretera.

Por tanto, mantenemos la proposición no de ley en los términos que implica la aceptación de la enmienda adicional del Partido Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Les tengo que comunicar que vamos a pasar directamente a la votación tanto del informe de la Ponencia sobre el proyecto de ley como de las proposiciones no de ley, por un motivo muy particular: el de optimizar el trabajo de esta Comisión, debido a que el señor Panadero, Secretario General de Transportes, nos ha comunicado que no podía llegar antes de la una y media.

En consecuencia, sugiero y propongo a los miembros de esta Comisión que adelantemos nuestro trabajo votando ahora y cuando venga el señor Panadero responderá de forma monográfica y puntual a la pregunta del señor Soriano, sin detrimento de que, lógicamente, tendrá que contestarle a su pregunta. **(El señor Soriano Benítez de Lugo pide la palabra.)**

Señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: De la misma forma que nosotros tenemos esta condescendencia

con el señor Panadero, me gustaría que se tuviera el mismo trato con los Diputados cuando en alguna ocasión llegamos dos minutos tarde. El señor Vicepresidente sabe por dónde voy.

El señor **PRESIDENTE**: No conozco la cuestión y ustedes sabrán a qué se refieren. Lo que sí conozco es que esta Comisión puede terminar su trabajo fielmente, con eficacia, a una hora aceptable y, en consecuencia, ése es el programa de trabajo que yo planteo.

Vamos a pasar a la votación según el orden del día y a continuación, cuando llegue el señor Panadero, le contestará a su pregunta.

Interrumpimos un minuto. **(Denegaciones.)** Lo siento, pero es necesario porque el señor Letrado tiene un trabajo que hacer para preparar las votaciones de la forma más eficaz. **(Pausa.)**

Señorías, sometemos a votación, en primer lugar, las enmiendas al articulado. **(Rumores.)**

Ruego silencio, ya que estamos en la fase más noble del trabajo del día de hoy. **(Asentimiento.)**

Someto a votación las enmiendas números 20, 21 y 22, del Grupo Popular.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas las tres enmiendas.

Pasamos a votar las restantes enmiendas del Grupo Popular al articulado.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos a continuación las enmiendas números 11, 12 y 16 del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar la enmienda número 15, del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 15; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Votamos la enmienda número 15, del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

Votamos las enmiendas transaccionales «in voce» presentadas por el Grupo Socialista a las enmiendas números 13 y 14.

Antes de someterlas a votación pregunto: ¿se mantiene la enmienda número 13?

El señor **ANDREU ANDREU**: Se mantiene en los términos de la transaccional que hemos acordado con el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Sometemos a votación la enmienda 13, en los términos de la transaccional con el Grupo Socialista, y la enmienda número 14, que ha sido «in voce» pero posteriormente ha sido presentada por escrito a la Mesa, voy a leerla para que todos los Diputados conozcan en qué términos se plantea.

La enmienda transaccional a la número 14 del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya dice: «Se aplicarán coeficientes de mayoración al exceso del consumo por habitante que determine la Comisión de Explotación. Los municipios con pérdidas superiores a las que la Comisión de Explotación determine tendrán asimismo un coeficiente de mayoración en el reparto del canon».

Esta enmienda, que, repito, ha sido presentada primero «in voce» y después por escrito, hace referencia a las enmiendas 13 y 14.

Sometemos a votación la citada enmienda.

Efectuada la votación, dijo:

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

Votamos las enmiendas a la exposición de motivos.

Enmienda del Grupo Popular, número 17.

Efectuada la votación, dijo:

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

Enmienda del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya números 5 a 9.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, dos en contra, 20; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazadas.

Pasamos a votar finalmente el texto del informe de la Ponencia respecto a este proyecto de ley.

Votamos, en primer lugar, los artículos 1.1, 1.2, 1.6, disposición adicional primera y disposición final.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Votamos a continuación el resto del articulado sobre el texto del informe de la Ponencia.

Efectuada la votación, dijo.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado por unanimidad. Enhorabuena a los ponentes (**Risas**.)

Votamos a continuación la exposición de motivos, párrafos tercero, cuarto y quinto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 34; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Quedan aprobados.

Finalmente, votamos el resto de la exposición de motivos.

Efectuada la votación, dijo:

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

A continuación pasamos a votar la proposición no de ley, número 3 en el orden del día, sobre libre prestación de servicios en el transporte marítimo en el puerto de Málaga, a iniciativa del Grupo Popular. Dado que la enmienda del Grupo Socialista no ha sido aceptada, votamos consecuentemente la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 17; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

A continuación vamos a votar la proposición no de ley sobre la adopción de determinadas medidas en la ejecución de las obras de la autovía Adra-Puerto Lumbreras, Nacional 340, de Cádiz y Gibraltar a Barcelona, a su paso por el municipio almeriense de Vícar, a iniciativa del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que también tiene una enmienda, en este caso del Grupo Popular, que ha sido aceptada. En consecuencia, votamos la proposición no de ley en los términos de la enmienda propuesta por el Grupo Popular.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; en contra, 17; abstenciones, tres.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

CONTESTACION A LA SIGUIENTE PREGUNTA:

— **HABILITACION DEL HORARIO NOCTURNO EN EL AEROPUERTO DE LA PALMA. PRESENTADA POR DON ALFONSO SORIANO BENITEZ DE LUGO, GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 181/991338.)**

El señor **PRESIDENTE**: Como veo que está presente en la Sala el Secretario General, señor Panadero, no suspendemos la reunión y le invito a que ocupe su sitio en la Mesa para que proceda a contestar a la pregunta del señor Soriano, en nombre del Grupo Popular.

Tiene la palabra el señor Soriano Benítez de Lugo para matizar como crea oportuno la pregunta que figura como

punto final en el orden del día y que dice así: **Habilitación del horario nocturno en el Aeropuerto de Palma.**

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO:** En primer lugar hay que aclarar que se trata del aeropuerto de la isla de La Palma, en las Islas Canarias, no en el Aeropuerto de Palma, por si pudiera haber alguna confusión.

El señor **PRESIDENTE:** Está claro en el orden del día, figura el aeropuerto de La Palma.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO:** Lo que está ocurriendo con el aeropuerto de la isla de La Palma es un claro ejemplo de la forma del actuar del Gobierno y del Grupo Socialista que le apoya, y, si no, juzguen SS. SS. La primera vez que me interesé por la habilitación del horario nocturno en el aeropuerto de La Palma fue el 5 de marzo de 1992, ahora hace tres años. En aquel momento se me contestó, por parte del Gobierno, con fecha 4 de mayo, que no había motivos por el momento que aconsejasen abrirlo durante más horas al tráfico. De inmediato, en la prensa del día 6 de mayo, el diputado entonces al Congreso por la provincia de Santa Cruz de Tenerife don Alvaro Argany y el senador de la isla don Manuel Marcos Pérez Hernández manifestaron a los medios de comunicación, en rueda de prensa, que a partir de octubre próximo, es decir, del año 1992 se podría operar en el aeropuerto de la Villa de Mazo desde las 8 de la mañana hasta las 10 de la noche.

A la vista de esta intervención por parte de los parlamentarios, volví a preguntar de nuevo en el Congreso de los Diputados y se me contesta, con fecha 17 de julio, diciéndome en síntesis que la ampliación del horario no estaba justificada en modo alguno dada la demanda existente en el aeropuerto, además de señalar que dicho aeropuerto arrojó un saldo negativo tanto en 1990 como en 1991.

Con gran asombro por mi parte, el día 1.º de agosto del mismo año 1992, se recogen nuevas manifestaciones del señor diputado por la provincia de Santa Cruz de Tenerife reafirmando que el aeropuerto de La Palma, entre comillas, «dispondrá de un horario más amplio al actualmente existente» y dijo tener para ello el compromiso del Ministro de Obras Públicas y Transportes don José Borrell. Por si cabía alguna duda añadió: no engañamos a nadie ni hemos tratado de crear falsas expectativas, la medida se hará efectiva antes de que finalice el mes de noviembre de 1992, pasando del actual horario a otro que va desde las siete hasta las veintidós horas. La prensa del día 24 se hacía eco de la visita a la isla de La Palma del Director General del ente público Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, señor Martínez Sarandese, anunciando que la fecha del 1.º de noviembre, planteada tanto por el senador de la isla como el diputado socialista señor Argany para la ampliación de la operatividad del aeropuerto, había sido aceptada por el Ministerio de Transportes.

Finaliza el año 1992 sin que se cumpliera ninguna de estas promesas mencionadas y volví a preguntar en el Congreso de los Diputados, el día 29 de enero de 1993. Sorprendentemente, se me vuelve a contestar, el 9 de marzo, que una ampliación del horario de funcionamiento y las

operaciones nocturnas plantean dificultades por necesidades de personal, control aéreo, equipamiento técnico, etcétera, por lo que difícilmente se justifica si no hay una demanda adicional de uso de instalaciones. Y se añadía: se están llevando a cabo los trámites necesarios para que la prolongación del horario pueda hacerse efectiva y previsiblemente estarán concluidas en el mes de marzo de 1993. El día 4 de marzo de 1993 la prensa recoge una declaración del Director General de AENA en la que se afirma que la citada ampliación de horario no se producirá hasta finales de año, en contradicción con lo que me había contestado el Gobierno en una pregunta en este Congreso de los Diputados.

Se celebran las elecciones del año 1993 y el 1.º de octubre se recogen nuevas declaraciones del señor Marcos Pérez, senador por la isla de La Palma, indicando que en los primeros meses de 1994 podrán aterrizar y despegar aviones en el aeropuerto en horario nocturno. No habían transcurrido tres meses de las anteriores declaraciones cuando la prensa del día 22 de diciembre de 1993 se hace eco de nuevas declaraciones del señor senador afirmando que el aeropuerto será operativo en horario nocturno hasta las diez de la noche, pero esta vez al final del próximo año de 1994; y recordó —dice la prensa— que ésta es una batalla en la que ha estado desde su elección como senador en la anterior legislatura junto a otros parlamentarios socialistas por la isla, y a todo esto sin haber planteado en una sola ocasión en esta Cámara el problema que aquí se está suscitando.

Ante tanta contradicción, empleando una expresión suave, formulé una nueva pregunta con respuesta oral en la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, el 20 de enero de 1994, hace ahora más de un año. Se me contestó en nombre del Gobierno por el Secretario General de Transportes don Manuel Panadero López —que vamos a ver lo que nos dice hoy—, el 5 de mayo de 1994, y leo textualmente: Le puedo decir que en estos momentos están tomadas todas las medidas y está preparada la plantilla para poder operar hasta las nueve y media de la noche, hora local, y confiamos en que este horario pueda ser operativo ya desde la temporada de invierno de este año 1994. Puedo señalar a S. S. —añadía el señor Panadero— que es un compromiso del Ministerio y, en concreto, de mi Secretaría General; esto se decía en el Congreso de los Diputados.

Después de comprobar que una vez más se incumplen todas estas promesas, puesto que en la programación de Binter Canarias continúa cerrado el aeropuerto desde las dieciocho y diez, cuando llega el último avión, no cabe duda de que, a la vista de lo relatado, los ciudadanos de la isla de La Palma tienen derecho a pensar que en este asunto alguien les está engañando, ya que el Gobierno no está diciendo la verdad o son los parlamentarios palmeros y las autoridades de AENA quienes mienten con toda desfachatez. Espero que hoy se nos despejen estas dudas, aunque lo más confortador para mí sería que el señor Panadero entonara el «mea culpa» y se disculpara ante esta Comisión por las falsas promesas, que realizadas en el Congreso de los Diputados tienen mayor valor, pero ya verán SS. SS. cómo una vez más se dará una nueva fecha, una nueva dis-

culpa y a capear el temporal que ya quedan pocos días para seguir en el machito.

Estoy convencido de que aquí alguien toma el pelo a los ciudadanos de La Palma. Llevamos tres años con promesas reiteradas por parte de las autoridades del departamento y por parte de los parlamentarios socialistas, diciéndonos que se va a abrir en horario nocturno el aeropuerto de la isla de La Palma y esta es la fecha en la que todavía no se ha abierto, con grave perjuicio para los ciudadanos de la isla de La Palma y, en general, para todos los ciudadanos que quieren ir a esta isla.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Panadero.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Simplemente para ratificar el compromiso de la ampliación del horario nocturno en el aeropuerto de La Palma (después, si me permite, le explicaré las circunstancias que se han producido) y para señalar que la única diferencia respecto a mi comparecencia de mayo —me parece que S. S. ha dicho que fue en mayo— en la que hablaba de nuestra estimación y de que, aproximadamente, en la temporada de invierno, sobre noviembre-diciembre, creo que son palabras casi textuales, esperábamos que estuviera instalado el balizamiento que permitiese operar a los aviones de Binter que son, en esencia los que utilizaría el aeropuerto.

Nos hemos encontrado con un problema de disponibilidad de terrenos. Afortunadamente, el derecho de propiedad está protegido en la Constitución y, a veces, se presentan ciertos problemas para disponer de unos terrenos que solamente pueden ser obtenidos por un mecanismo expropiatorio, que tiene sus plazos. Uno puede hacer previsiones pero no puede tener la certeza de que esos plazos se cumplan. También se puede resolver, es lo que estamos intentando, por la vía pura y simple de comprar los terrenos con objeto de disminuir los plazos y permitir que, cuanto antes, las balizas estén colocadas y, consecuentemente, el aeropuerto pueda operar hasta las 21,30, hora local.

Tenemos una serie de problemas de ocupación de estos terrenos: la propia distribución de la propiedad en ese área, con unos veinte propietarios con los que es necesario ir negociando para tratar de comprarles el terreno o los derechos de uso y, consecuentemente, poner en servicio los aparatos de balizamiento, es lo que nos está deteniendo; es exclusivamente ese elemento que, desgraciadamente, ha ido más allá de nuestras previsiones.

Su señoría porque así se ha dicho en esta Comisión, conoce que todos los proyectos para la puesta en servicio del aeropuerto, la adaptación de los turnos de plantilla, la dotación de controladores, toda una serie de problemas operativos, los pequeños, han sido solventados y cuando se dio cierta fecha, a la que ha hecho referencia S. S. y que ha sido rebasada, fue sobre la base de que en aquel entonces la Compañía Binter nos aseguró que podría operar con determinadas condiciones. Posteriormente la dirección de operaciones de la compañía señaló que sin un adecuado

balizamiento y una serie de circunstancias, que hasta ese momento no se habían planteado, el aeropuerto no sería operable.

Evidentemente, ese replanteamiento por parte de la dirección de operaciones de la compañía Binter suscitó el necesario aplazamiento de esta tan deseada apertura, motivado simplemente porque había que realizar los proyectos de balizamiento a que ha hecho referencia. En este momento, vuelvo a insistir, el único elemento que está frenando la puesta en servicio del aeropuerto de La Palma hasta las 21,30, hora local, viene motivado por la posibilidad de disponer de los correspondientes terrenos. A la vista de los problemas y de la lentitud del procedimiento de expropiación, AENA ha optado por la vía de compra como alternativa, pero no sustitutoria, llegado el caso, al mecanismo expropiador y pensando —así lo creemos— que puede ser mucho más rápido disponer de estos terrenos.

Su señoría ha hecho referencia a una serie de mecanismos, circunstancias y valoraciones y, evidentemente —ya lo explicaba en una comparecencia anterior— los razonamientos profundos que se nos han hecho, entre otros por los senadores y diputados que S. S. ha señalado y también por él mismo, nos han llevado en el contexto de la política aeroportuaria de transportes, en el nuevo marco comunitario, a hacer un replanteamiento de esa política en el contexto de Canarias. Entre otros aspectos igualmente negativos, aparte de este compromiso, lamentablemente retrasado en el tiempo, pero que sigo reiterando es un compromiso absoluto y que sólo circunstancias no sujetas a un control de fechas por parte de la Administración están retrasando, y llevó, como S. S. sabe, a una extensión de vuelos, a una liberalización del espacio aéreo, a la existencia de un tema tan solicitado por los ciudadanos canarios, y no materializado hasta hace poco, como era la existencia de una tarifa única en la conexión de Canarias con la Península, etcétera, etcétera. Espero que este carácter de prioridad, de servicio público, en definitiva, de dedicar recursos que obtiene la explotación de aeropuertos a sufragar los mayores costes operativos por razones de servicio público y evitar muchos de los inconvenientes que se venían produciendo a los ciudadanos canarios, en concreto a los de la isla de La Palma, pueda ser pronto una realidad para beneficio de los ciudadanos. Supongo que S. S. coincidirá conmigo en alegrarse de que siga este compromiso, deseará, exactamente igual que nosotros, que de la forma más rápida, bien por el proceso de compra, bien por el expropiatorio, se puedan resolver los problemas existentes y todos los ciudadanos de la isla y las autoridades competentes en el tema podamos celebrar conjuntamente, lo antes posible, la puesta en servicio de este nuevo horario que, como le he dicho, al estar sujeto a variables de compra o a la fecha del proceso expropiador, no me atrevo a darle una fecha. Cualquier ayuda, sugerencia o idea que pueda servir para acelerar la resolución de estos problemas, será bienvenida y no tenga ninguna duda de que la utilizaremos con tal de acortar un solo día el plazo para que este horario, hasta las 21,30, hora local, entre en servicio en el aeropuerto de La Palma.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, tiene la palabra el señor Soriano para puntualizaciones específicas.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Señor Panadero, después de tantas promesas durante tres años no puedo creerle por enésima vez. Sigo insistiendo: o usted nos miente aquí o mienten los parlamentarios en Canarias o nos están mintiendo ambos, pero, indudablemente, aquí ha habido unos compromisos claros y manifiestos y aquí hay una responsabilidad política clara y manifiesta por el incumplimiento reiterado de sus promesas y de las de su departamento. Como ustedes todo lo fían en una presunción de inocencia, no cabe duda que van a seguir eludiendo la responsabilidad que tienen por el incumplimiento de sus promesas.

Usted, señor Panadero (leo literalmente el «Diario de Sesiones» del 5 de mayo) dijo aquí: Le puedo decir que en estos momentos están tomadas todas las medidas y está preparada la plantilla para poder operar hasta las nueve y media de la noche, hora local, facilitando de esta forma, etcétera, etcétera. Se ha celebrado un concurso, este concurso se ha resuelto en el mes de diciembre del año pasado por un importe de 126 millones. Confiamos en que este horario, hasta las 21,30, hora local, pueda ser operativo ya desde la temporada de invierno de este año.

Puedo señalar a S. S. que es un compromiso —la misma palabra que ha empleado usted ahora— del ministerio y, en concreto, de mi secretaría general que pueda ser operativo en invierno de 1994. Estamos en el mes de febrero de 1995 y como lo mismo nos dijeron en el año 1992, en el año 1993, en el año 1994 y lleva usted diciéndonos lo mismo en el año 1995 —acuda usted al «Diario de Sesiones»— tengo que decir que usted no va a cumplir el compromiso con el que se ha comprometido, porque no lo ha cumplido las veces anteriores. Las excusas que nos está dando son excusas baladíes, porque si hay que hacer un balizaje hay que expropiar unos terrenos, esto lo sabían ustedes cuando hicieron la primera promesa de que el aeropuerto estaría en funcionamiento en horario nocturno en el año 1992. Eso lo sabían ustedes en el año 1992; lo que pasa es que ustedes tienen una maquinaria administrativa incapaz de funcionar, están demostrando una incompetencia manifiesta y, además, lo que es más grave, una voluntad manifiesta de engañar a los ciudadanos de la isla de La Palma.

Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Panadero.

El señor **SECRETARIO GENERAL PARA LOS SERVICIOS DE TRANSPORTES** (Panadero López): Mire usted, ¿qué quiere que le diga? Discrepo de lo que usted señala y, en todo caso, si usted tiene algún sistema capaz de disponer de los terrenos... (**El señor Soriano Benítez de Lugo: Yo no, usted.**) Si usted se constituye no solamente en juez de la presunción de inocencia sino también de la inteligencia y, además, en disponibilidad de las sentencias judiciales para utilización del terreno, será usted. Yo desde luego le digo que desgraciadamente la Administración no tiene esa capacidad y lo máximo que

puede hacer es instrumentar los procesos y mecanismos que tiene. Puede poner en marcha sus plazos, sus mecanismos judiciales y si ve que esos procesos, con los recursos que afortunadamente existen de defensa de los intereses de los ciudadanos propietarios de los terrenos no avanzan suficientemente, la única opción que puede hacer es decir: Oiga, mire, no discutamos, aparte de que siga el proceso le compro el terreno. Si el señor dice que no vende el terreno y que además se opone por todos los procedimientos judiciales habidos y por haber a la ocupación de los terrenos, no sé qué podemos hacer. (**El señor Soriano Benítez de Lugo: ¡No haberse comprometido!**)

Nos comprometemos en términos de estimaciones sobre unas decisiones razonables de tiempo; era la previsión que existía. Le digo que está absolutamente comprometido el tema del presupuesto, las inversiones y el dinero y hay un problema jurídico de disponibilidad de terreno. Quizá S. S. hubiera preferido que yo le hubiera dicho que las circunstancias de no sé qué tipo hacen imposible lamentablemente la realización de este proyecto. Yo le digo que seguimos con el mismo énfasis y además reiterando la urgencia y dedicación prioritarias a este tema, como hice con carta de fecha 5 de enero al Presidente de AENA, para que se resuelva a la mayor urgencia posible dentro de los mecanismos legales existentes que posibilitan la disponibilidad de los terrenos. Con absoluta sinceridad, no sé qué más podemos hacer. Actuamos dentro de esos mecanismos y si tiene alguna sugerencia, algo que usted nos pueda indicar para acelerarlo, se lo aceptamos, porque no tenemos otra urgencia que cuanto antes, y a la mayor brevedad posible, esté el aeropuerto funcionando hasta las 21,30 horas.

El proyecto está, el dinero está, la disponibilidad de controladores está, la adaptación del personal laboral está y no está lo protegido —insisto— afortunadamente por una serie de medidas de los derechos de estos ciudadanos propietarios del terreno que, desgraciadamente en este caso, nos está retrasando más de lo que quisiéramos.

Creo que su preocupación, que yo comparto y que, en definitiva, es esta demora, no es de alguna forma imputable a deficiencias de los servicios propios; si quiere a una buena fe de creer que sería posible disponer de estos terrenos con fecha anterior a la que desgraciadamente va a ser, y le reitero que el único elemento que está frenando la operatividad del aeropuerto es el que he señalado.

Esperemos que cuanto antes esté disponible y podamos celebrar conjuntamente —discusiones aparte, que yo entiendo que el aeropuerto esté abierto hasta las nueve y media de la noche, facilite, por tanto, la utilización de los ciudadanos de la isla de La Palma, les evite pasar muchas de las noches que tienen que pasar en la isla de Tenerife como consecuencia de los problemas de limitación de horario y, como digo, podamos añadir un elemento más a la fluidez, disponibilidad y mejora del sistema aeroportuario en Canarias.

Esperemos que sea así y lamento no poderle decir que ya está resuelto.

EL señor **PRESIDENTE**: Con ello terminamos el orden del día de hoy. (**EL señor Martínón Cejas pide la palabra.**)

Creo que en este caso queda muy claro que se trata de una pregunta parlamentaria, dirigida al Gobierno, a través del señor Panadero. El demandante ha expuesto su pregunta y sus matizaciones y el compareciente, en nombre del Gobierno, ha contestado según su propio criterio. Por tanto, esta pregunta no es motivo de debate por los miembros de la Comisión. Por ello, señor Martínón, lo siento pero no le puedo dar la palabra.

El señor **MARTINON CEJAS**: Señor Presidente, por lo menos, déjeme exponerle y luego decida usted.

El señor **PRESIDENTE**: Si me lo plantea como cuestión de orden, le escucho; si me promete que es una cuestión de orden, le escuchamos todos.

El señor **MARTINON CEJAS**: Me parece que es casi una cuestión de honor. Se ha hecho alusión a dos personas que no están aquí, a un diputado en la anterior legislatura, don Alvaro Argany, y a un senador en la anterior legislatura que también lo es ahora, don Manuel Marcos Pérez Hernández, que han sido, en mi opinión, atacados. Yo entiendo que la pregunta al Gobierno debe ser contestada por el Gobierno, y no tiene ningún sentido que intervengamos los demás grupos parlamentarios; otra cosa bien distinta es que se ataque a personas que no están aquí. Por eso, me parece a mí que es más una cuestión de honor que una cuestión de orden. Desde luego, me parece grave que se aproveche una pregunta al Gobierno para poner en duda la palabra, las buenas intenciones de personas que no están pre-

sentes y que, por tanto, no pueden defenderse de los ataques de un parlamentario que se aprovecha de estar aquí y de que los otros no estén. **EL señor Soriano Benítez de Lugo pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: En consecuencia, dado el contenido de las manifestaciones del señor Martínón, tiene la palabra el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENITEZ DE LUGO**: Muy brevemente, para indicar, en primer lugar, que no acostumbro, ni es mi manera de ser atacar a alguien. Me he limitado a leer literalmente, entre comillas —y tengo aquí los recortes de prensa—, lo manifestado por el diputado señor Argany y por el senador actual de la isla de La Palma en diversas ruedas de prensa. Me he limitado a eso, he dicho que han prometido algo que no han cumplido, y punto. No he dicho nada más.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a terminar con una aclaración previa por mi parte. Que no sirva de precedente para otras reuniones la concesión de estos dos minutos, en los que no se tenía que haber producido este tipo de debate. Ha sido puramente excepcional, aceptando el talante de ambos diputados que han intervenido, que no ha tenido nada que ver con la intervención de nuestro compareciente en el día de hoy.

Se levanta la sesión.

Eran las dos de la tarde.