



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 453

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT

Sesión núm. 37

celebrada el martes, 14 de marzo de 1995

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

	<u>Página</u>
— Sobre actuaciones hidráulicas. Presentada por el Grupo Parlamentario Socialista. (Número de expediente 161/000403)	13804
— Relativa a un plan integral de depuración de aguas residuales y tratamiento de residuos sólidos en la cuenca del río Guadiaro (Cuenca). (Hidrográfica del Sur.) Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 101, de 23-5-94. Número de expediente 161/000214).....	13809
— Relativa a que la futura línea ferroviaria Madrid-Valladolid contemple una parada a no más de diez kilómetros de Segovia capital. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 172, de 19-12-94. Número de expediente 161/000343).....	13812
— Sobre suspensión del proyecto de construcción de un puerto deportivo en Mahón (Menorca). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG serie D, número 175, de 23-12-94. Número de expediente 161/000349)	13815

	Página
— Sobre medidas para garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo de la Ría de Vigo (Pontevedra). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC (BOCG serie D, número 175, de 23-12-94. Número de expediente 161/000351).....	13818
— Relativa al proyecto de construcción del cuarto cinturón en el área metropolitana de Barcelona. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG serie D, número 189, de 10-2-95. Número de expediente 161/000386)	13821

Se abre la sesión a las diez y cuarenta y cinco minutos de la mañana.

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

— SOBRE ACTUACIONES HIDRAULICAS. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000403.)

El señor **PRESIDENTE**: Señoras y señores Diputados, bienvenidos.

Iniciamos la sesión de la Comisión número 37 con el orden del día previsto, aunque esta Presidencia solicita de sus miembros la posibilidad de cambiar del orden del día e iniciarlo con el punto número 6. Si algún grupo se opone, le ruego que lo manifieste. Se debe a motivos obvios que nos suceden a muchos grupos —cada vez a uno distinto—, por lo que tratamos de ser flexibles y adaptarnos. Ruego que en esta ocasión se tenga la consideración de, si procede, cambiar el orden del día e iniciarlo con el punto número 6. ¿Está todo el mundo de acuerdo? (**Asentimiento**.)

Iniciamos nuestra sesión con el punto número 6 del orden del día, que es la proposición no de ley sobre actuaciones hidráulicas. El autor es el Grupo Socialista. Aparte de que existe una enmienda del Grupo Popular, tengo que añadir que el Grupo Socialista ha presentado ante esta Mesa una corrección de errores en cuanto a la proposición no de ley, que dice así: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tengo el honor de dirigirme a esa Mesa a fin de subsanar los errores advertidos en la presentación de la proposición no de ley sobre actuaciones hidráulicas, del 22 de febrero de 1995.

En dos puntos distintos especifica: En los puntos 1, 2 y 3 debe anteponerse la expresión «proyecto de» a la palabra «ley», al comienzo de cada uno de los apartados citados.

Un segundo aspecto de la corrección es el siguiente: En el último inciso de la proposición no de ley debe sustituirse la expresión «convenga con el Gobierno de Portugal» por «promueva todos los actos necesarios para convenir con el Gobierno de Portugal». Aquí termina. Palacio del Congreso, 9 de marzo de 1995. Firmado, el portavoz del Grupo Parlamentario Socialista.

Corresponde, en primer lugar, la defensa de la proposición no de ley por parte del Grupo proponente teniendo en

cuenta todos los Diputados las correcciones que ha tenido a bien transmitir a esta Mesa el Grupo Socialista.

Para la defensa de la proposición no de ley, tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista, señor García-Arreciado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: La corrección de errores que nos ha sido leída por el señor Presidente tiene su justificación en que la Cámara no puede instar al Gobierno a remitir una ley, sino esta proposición de ley. De igual manera, la Cámara no puede instar al Gobierno a convenir un acuerdo internacional, que es tanto como amarrarlo, sino a producir los actos necesarios para llegar a este acuerdo.

Hecha esta pequeña explicación de la corrección de errores que hemos facilitado, quisiera también, señor Presidente, presentar una enmienda «in voce». En el punto 1 se habla de un proyecto de ley de bases. La palabra «bases» tiene una interpretación jurídico-constitucional que no es la que pretendemos darle desde este Grupo. No queremos una ley de bases que sea consecuencia de una materia que esté sometida a reserva de ley, ni tampoco queremos una ley de bases que sea consecuencia de algún reparto constitucional que limite al Gobierno únicamente a la posibilidad de redactar una ley básica.

Nos estamos refiriendo a algo que no es ese concepto jurídico-constitucional, sino más bien a «criterios», luego presento «in voce» sustituir la palabra «bases» por «criterios». Una ley de criterios de coordinación, para impedir que se pueda hacer la lectura constitucional de lo que es realmente una ley de bases, puesto que no era ésa la intención de este Grupo.

El marco legal de planificación hidrológica está contenido en el Título III de la Ley de Aguas; título breve que únicamente tiene seis artículos —creo recordar—, pero de extraordinaria importancia en orden a la materia que nos ocupa.

Lo fundamental de este título es que hay dos planificaciones diferentes que se sustancian en órganos distintos: los planes de cuenca, hechos por los organismos de cuenca y sometidos a los consejos de aguas de cuenca y el Plan Hidrológico Nacional, que es competencia del Gobierno y debe ser sometido a la consideración del Consejo Nacional del Agua.

La situación de ambas categorías de planes en estos momentos es muy clara. El Plan Hidrológico Nacional fue presentado al Consejo Nacional del Agua en abril del año

1993, y dictaminado por el Consejo Nacional del Agua en julio del año pasado, con una extraordinaria cantidad de nuevas sugerencias, de matices que están siendo introducidas en el Plan Hidrológico Nacional y que se refieren fundamentalmente a una mayor flexibilidad en las consideraciones del plan y a una mejor justificación de las demandas de agua, fundamentalmente para uso en regadío, con la consecuente repercusión que esas modificaciones del plan deben introducir en las cantidades que deban ser objeto de los trasvases intercuenas.

Los planes de cuenca están terminados, como los correspondientes a las cuencas norte: I, II y III; están en el Consejo del Agua de las respectivas cuencas el del Duero, el del Guadiana y el del Guadalquivir; prácticamente están terminados los del Tajo, el Sur y el Júcar, y en fase muy avanzada de redacción, los planes del Segura y del Ebro.

Esta situación parece indicar que la política de agua transcurre por unos cauces dinámicos que permiten a todos un estado de satisfacción en cuanto a la situación en que se encuentran, pero no es realmente así. Las Cámaras, tanto el Congreso como el Senado, han tomado diferentes acuerdos en forma de mociones, de proposiciones no de ley, etcétera, que vienen a mejorar y a perfeccionar el escenario de discusión de las políticas de aguas, fundamentalmente, los planes de cuenca y el Plan Nacional, pero que tienen, como consecuencia de esas mejoras que van a introducir, un efecto de retardo —los planes de cuenca y el Plan Hidrológico Nacional también van a tardar un poco más tiempo del que estaba previsto—, fundamentalmente por el acuerdo del Senado de 28 de septiembre pasado, que insta al Gobierno a redactar los planes de cuenca antes que el Plan Hidrológico Nacional.

No voy a entrar en profundidades, pero basta una lectura, más o menos atenta, del Título III para comprender que ésta es una situación no prevista, aunque tampoco completamente negada por la lectura literal de la Ley de Aguas; no estaba en el espíritu de quienes redactamos la Ley de Aguas y, sobre todo, choca frontalmente con la metodología seguida hasta el momento por el Gobierno de redactar ambos planes —el Nacional y los de cuenca— en paralelo. Con esta resolución del Senado se introduce una prelación de los planes de cuenca sobre el Plan Hidrológico Nacional, lo cual altera la metodología utilizada por el Gobierno. A corregir esta situación, que no interesa al país ni a ninguno de los grupos de esta Cámara, viene el primer punto de la proposición no de ley que estamos sometiendo a debate.

Nosotros creemos que es digno del apoyo de todos los grupos instar al Gobierno a que presente un proyecto de ley sobre criterios de coordinación de los planes de cuenca. Porque los artículos 38 y 43 del Título III de la Ley de Aguas hablan de unos criterios generales que deben de conformar los planes de cuenca y que deben de ser establecidos en una norma con rango de ley por el Gobierno. No oculto la verdad de lo que vamos a votar dentro de unos momentos. Estamos anticipando, con una norma con rango de ley, las consideraciones que al respecto pudiera hacer el Plan Hidrológico Nacional que, a su vez, estaba facultado para corregir los planes de cuenca en aquellos

aspectos que no fuesen conformes con los criterios de interés general definidos por el Gobierno. Esta es la razón del primero y más importante punto, según nuestro criterio, de la proposición no de ley que vamos a someter a consideración de la Comisión.

El segundo es solicitar al Gobierno una ley de modernización de regadíos que actúe sobre la eficacia y la eficiencia en el uso del agua, de aquel uso consuntivo, precisamente el de regadío, que tiene mayor peso en la demanda. De nada nos serviría fomentar políticas de ahorro de agua en discursos generales, con lo que todos estamos conformes, si no avanzamos en las medidas que puedan convertir esos discursos en realidad. Nos parece también importante, una vez que esta Cámara, en moción votada hace unos meses, instó al Gobierno a redactar, junto al Plan Hidrológico Nacional, un plan de regadíos, con buen criterio, para tener un elemento de control sobre el mayor uso del agua que se produce en los regadíos. Se trata de una ley que permita establecer los criterios de mejora de los regadíos, que establezca sistemas sólidos de financiación para esas mejoras, y que sometida posteriormente a discusión en estas Cámaras, pueda avanzar en la mejora de los regadíos como elementos sustanciales de la política de agua y como elemento básico para definir las necesidades de trasvase —si es que hay alguna— que se encuentren, al final, entre las diferentes cuencas.

En tercer lugar, pedimos un proyecto de ley de mejora del aprovechamiento del trasvase Tajo-Segura. **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señoría, que le interrumpa.

Quiero decirles a los miembros de esta Comisión que si no guardamos un poco de silencio en la sala con el ruido del exterior va a ser muy difícil escuchar al orador y va a haber que forzar mucho la voz para intentar escuchar los motivos de unos y otros intervinientes.

Continúe, señor Diputado.

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: Para la mejora del aprovechamiento Tajo-Segura, de zonas y territorios recorridos actualmente por el acueducto y que no se benefician de los caudales que por él circulan —Ciudad Real, por ejemplo, tiene graves problemas de agua; hay espacios naturales en Castilla-La Mancha que necesitarían también de mayores aportes hídricos—, solicitamos una ley con la posibilidad de captar nuevos caudales, tanto en cabecera como en cola, que, sin cambiar los límites de los caudales que se pueden trasvasar de una cuenca a otra —que no es ésta nuestra intención—, permitan un mejor aprovechamiento de las aguas de esa cuenca y una puesta en marcha para comarcas y ciudades que actualmente están en su zona de influencia, pero que no se benefician de este acueducto de trasvase Tajo-Segura.

Fuera de la petición de los diferentes proyectos de ley que se hace al Gobierno, creemos también urgente remitir a esta Cámara un nuevo programa de actuaciones hidráulicas. Estamos en el plan-puente que ha puesto en funcionamiento inversiones por valor de algo más de 400.000 mi-

Ilones de pesetas. Hay cuantiosísimas necesidades pendientes, entre otras, todas las derivadas del Pacto del Agua en Aragón, y un montón de obras que están en espera de ser incluidas en una correcta planificación, por lo que nos parece oportuno que, ya que está a punto de vencer el período de vigencia del plan-puente, el Gobierno nos remitiese un nuevo programa de actuaciones para los próximos años, que por las referencias que tenemos, podría suponer inversiones del orden de 600 a 700.000 millones de pesetas en los años venideros.

Por último, se le insta al Gobierno a que tome las medidas necesarias para convenir con el Gobierno de Portugal un mejor aprovechamiento del cauce internacional del río Guadiana, que es el cauce inferior del mismo, que permita no solamente disponer de recursos excedentes, si los hubiera, para su posible trasvase a otras cuencas, sino, fundamentalmente, para definir criterios de actuación y aprovechamiento comunes y, sobre todo, de una labor de protección sobre importantes zonas con valor ambiental que hay en el cauce bajo del río Guadiana.

Estas son las razones básicas y los contenidos sustanciales de esta proposición no de ley, para la cual pedimos el voto favorable de los grupos de esta Comisión.

El señor **PRESIDENTE**: Constatando que existe presentada una enmienda por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra al señora De Palacio para su defensa.

La señora **DE PALACIO VALLE-LERSUNDI**: Señor Presidente, efectivamente, la proposición no de ley del Grupo Socialista viene a confesar que el anteproyecto de Plan Hidrológico Nacional, que fue presentado en el año 1993 al Consejo Nacional del Agua, lamentablemente no era un documento suficientemente elaborado y maduro y, por el momento, todavía va a transcurrir un cierto tiempo hasta que, definitivamente, estas Cámaras reciban un proyecto de Plan Hidrológico Nacional.

Lo que pretende esta proposición no de ley se recoge en lo que yo entiendo que es el punto más importante (aunque hay incluso algunos que no termino de ver si son absolutamente necesarios, más bien creo que no eran del todo necesarios) y de mayor trascendencia desde el punto de vista de la planificación y de la proyección de una política del agua en España, que es el primer punto. El primer punto hace referencia a un proyecto de ley de coordinación de los planes hidrológicos y, de alguna manera, supone adelantar una parte de lo que debe ser contenido en un Plan Hidrológico Nacional, en función, como he señalado hace un momento, de que el envío de ese proyecto de ley se va a retrasar bastante.

Es cierto, señorías, que los planes de cuenca, en principio, según contempla la Ley de Aguas, deben ser elaborados por las confederaciones hidrográficas; pero, no es menos cierto que el reglamento del año 1988 establecía que debían estar finalizados por dichas confederaciones en diciembre de 1989. Desde entonces han transcurrido más de cinco años y es ahora cuando empiezan a cumplimentar este trabajo. Ese reglamento planteaba precisamente que-

ante la falta de actuación de las confederaciones, fuera la propia Administración central, el propio Ministerio de Obras Públicas el que se hiciera cargo de la elaboración de los distintos planes de cuenca. De hecho ha participado de manera directa... **(Los ruidos de las obras que se realizan en el edificio impiden oír al orador.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdón que le interrumpa de nuevo, señora De Palacio.

Someto a juicio de la Comisión la conveniencia de continuar o de esperar unos minutos. A través del letrado se están haciendo gestiones para que dejen de trabajar ellos y podamos trabajar nosotros, al menos en esa faceta que nos está molestando. Si los miembros de la Comisión están de acuerdo, interrumpimos la sesión durante cinco minutos. Lamento no haberlo hecho antes, pero creía que el letrado conseguiría, vía servicios de esta Cámara, la interrupción de los trabajos que se están realizando.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión, una vez resueltos los problemas de insonorización de la sala. Sigue teniendo la palabra la señora De Palacio.

La señora **DE PALACIO VALLE-LERSUNDI**: Decía que la responsabilidad de la elaboración de los planes de cuenca es de las confederaciones hidrográficas, pero señalaba que en el año 1988, mediante un decreto, se establecía que si en diciembre de 1989 las confederaciones no llevaban a cabo dicho trabajo, sería el propio ministerio quien podría asumir y desarrollar esa tarea. De hecho, en parte, se ha funcionado de esta manera y desde el ministerio se han contratado los servicios externos para llevar a cabo la elaboración de las directrices de los planes de cuenca, etcétera.

Lo cierto es que la planificación hidrológica en España está sufriendo un enorme retraso. Si en diciembre de 1989 tenían que estar culminados los planes de cuenca, es ahora cuando empiezan a ser remitidos a las distintas cuencas, todavía no han sido elaborados todos ellos y falta el trámite del informe, por parte del Consejo Nacional, y la aprobación por el Consejo de Ministros, que es quien tiene que llevar a cabo dicha aprobación.

Por eso, desde el Partido Popular entendemos que el primer punto pretende, por un lado, suplir o solucionar los problemas que pudieran acarrear, como consecuencia del mandato del Senado, en el sentido de que los planes de cuenca culminen antes de la elaboración del Plan Hidrológico Nacional. (Entre paréntesis, quiero señalar que en la presentación de esta ley que hizo, en su día, el Ministro, señor Campos, se contemplaba la elaboración de abajo arriba y así lo dijo; es decir, desde los planes de cuenca, hasta el plan Hidrológico Nacional, y así está reflejado en el «Diario de Sesiones».)

Indudablemente, si este proyecto de ley de coordinación de los planes hidrológicos se plantea como una manera de establecer y de adelantar esos criterios, desde el punto de vista procedimental, para que haya unidad de criterio a la

hora de cerrar los planes de cuenca, al Grupo Popular le parece que es adecuado, que es una buena solución que se podría haber tomado, pero entiende que se puede facilitar todavía más el trabajo porque, como hemos dicho en varias ocasiones, es necesario disponer, sobre todo, de los planes de las cuencas excedentarias para conocer, de verdad, cuáles son los excedentes de que se dispone en un momento dado, para proceder a su trasvase a las cuencas sedientas.

Me voy a referir ahora al tercer punto, luego me referiré al segundo, que se refiere a la mejora del aprovechamiento del trasvase Tajo-Segura. Quiero señalar que en este momento se está utilizando el trasvase Tajo-Segura para fines distintos de aquellos para los cuales fue concedido. Las Tablas de Daimiel se están beneficiando de unas transferencias de agua bastante reducidas, pero lo cierto es que la situación actual permite, y de hecho se está haciendo, utilizar el trasvase Tajo-Segura para unos usos suplementarios a aquellos para los que se construyó en su día. Indudablemente quedan muchos problemas pendientes en el trasvase Tajo-Segura que hasta ahora se han venido solucionando, mal que bien, pero que quizá, para calmar y quitar recelos y angustias en los ribereños de la cuenca del Tajo sería conveniente plasmar en una ley.

Es verdad que el problema en el trasvase Tajo-Segura está en la definición de los caudales excedentarios; caudales excedentarios cuya definición y metodología para establecer su cálculo tenía que haber sido definida también en el Plan Hidrológico Nacional. Parece razonable que esto se adelante con una ley específica que, además, contenga otras cuestiones. En la situación actual es la comisión central de explotación del acueducto Tajo-Segura la que establece, en un momento dado, si existen o no excedentes, basándose en la necesidad de conservar una reserva estratégica que está definida como el volumen que es necesario tener almacenado en los embalses de Entrepeñas y Buendía a 30 de septiembre, que es el final del año hidrológico, para asegurar durante dos años los usos mínimos de la cuenca del Tajo y los abastecimientos del Júcar y del Segura, caso de que se produjese el bienio más seco de aportaciones de la serie histórica, teniendo también en cuenta la evaporación previsible. Si se funciona con este criterio de reserva estratégica, recurriendo a una decisión del Consejo de Ministros, como ha sido necesario en el año anterior, cuando resulta que no está almacenada esa reserva estratégica, parece razonable que mientras se culmina el Plan Hidrológico Nacional se piense en hacer una ley de mejora del aprovechamiento Tajo-Segura que permita plasmar en una ley esa ampliación de usos que, de hecho, ya se ha producido, garantizar y tranquilizar en cuanto a los famosos excedentes, aclarar el panorama sobre este punto y, eventualmente, reflejar también la incorporación de caudales y el reforzamiento de la cabecera del Tajo que es una de las piezas claves. En este momento el Tajo-Segura tiene como problemas básicos la definición de los excedentes y las reservas estratégicas que he señalado, pero también la necesidad de reforzar los volúmenes en cabecera y, sobre todo, un problema complicadísimo de gestión que con la ley, lamentablemente, no vamos a sacar adelante; son otros los problemas.

Paso al segundo punto que hace referencia a una ley de modernización de regadíos. El Grupo Popular ha presentado una enmienda a este punto y la razón es la siguiente. Si en esa ley de modernización de regadíos no se quiere ir más allá de establecer unas condiciones adecuadas de financiación para la ejecución de este tipo de actuaciones, entendemos que con la legislación vigente, es decir la ley de Aguas y el Real Decreto de 7 de mayo de 1993, sobre obras para la mejora y modernización de los regadíos, es suficiente. Por ejemplo, en este Decreto se contempla una financiación por parte del IRYDA, financiación no reintegrable, es decir subvención a fondo perdido de hasta el 40 por ciento del costo de las obras a iniciar; obras que, como dice muy claramente este decreto, tienen como finalidad el ahorro del agua para el riego, la mejora de la calidad del agua, la reutilización de aguas residuales, el ahorro energético y cualquier otro aspecto dirigido al cumplimiento de los fines que en materia de gestión hidráulica establece la Ley de Aguas o puedan establecerse en su momento por los planes hidrológicos.

Si se pretende dar un paso más allá en cuanto a lo que deben ser los regadíos en España de cara al año 2000, esa ley de modernización de regadíos tiene que estar conjuntamente establecida con el Plan agrario de regadíos, cuyo envío se acordó de manera unánime por el Pleno del Congreso de los Diputados hace ya un año. En ese momento se decía conjuntamente con el Plan Hidrológico Nacional; en cualquier caso, lo que se quería plantear es que el Plan Hidrológico no podía realizarse sin que existiera el Plan agrario de regadíos que, como se dijo en su día, debía ser base sobre todo a la hora de determinar lo que es el 80 por ciento de la demanda del agua en España.

Esperamos del Grupo Socialista que acepte la incorporación de esta enmienda que supone que esa ley, que pretende ir más allá que lo que contempla el Decreto de 7 de mayo de 1993, de mejora y modernización de regadíos, o las leyes vigentes, se haga en coordinación con ese Plan agrario de regadíos.

Por último, he de referirme muy brevemente a dos cuestiones. Aquí haría una sugerencia «in voce» al Grupo Socialista en cuanto al primer apartado. Se habla de remitir un programa de ejecución de infraestructuras hidráulicas a medio plazo, es decir un plan puente. De hecho en este momento se está funcionando con una situación semejante. Sería ponerlo al día, como ha señalado muy bien el representante socialista, señor García-Arreciado. Se trata de dar cumplimiento al Pacto del agua de Aragón y a algunos otros acuerdos que hay pendientes en los cuales se ha comprometido ya el Ministerio. Nos parece totalmente razonable plantear el envío de este programa puente plurianual y a medio plazo, pero queremos quede claro que eso, junto con esta ley de bases, no supone una sustitución del Plan Hidrológico Nacional. Pediríamos que suprimieran el inciso «elaborado de acuerdo con la Ley de bases del apartado anterior», con lo cual quedaría claro que se habla tan sólo de un plan puente y no de un anejo a la Ley de bases de coordinación de los planes hidrológicos a que se refería el primer apartado.

En cuanto a urgir las negociaciones con el Gobierno de Portugal, el máximo respaldo por parte del Grupo Popular.

Es una cuestión que, además, hemos planteado en otros ámbitos, no sólo referida al tramo inferior del río Guadiana y a la cuenca inferior del Guadalquivir, sino también de cara a los temores que de hecho se han planteado en Portugal con la elaboración del Plan Hidrológico Nacional y lo que sería la explotación del Tajo y del Duero en el territorio español, cuestión que va a afectar de manera muy importante a los portugueses, sobre todo en el caso del Duero, ya que es donde tienen instalada la mayor parte de la potencia hidroeléctrica y es algo que desde Portugal nos ha sido manifestado en distintas ocasiones como una preocupación importante. Por ello, respaldamos cualquier actuación que vaya en este sentido y suponga mejorar las relaciones con nuestros vecinos.

Espero que por parte del Grupo Socialista se acepten las dos propuestas del Grupo Popular. La propuesta al punto segundo para que en coordinación con el Plan agrario de regadíos se remita un proyecto de ley de mejora y modernización de regadíos que permita establecer las condiciones adecuadas de financiación de este tipo de actuaciones, imprescindibles para el ahorro del agua y el aumento de los recursos hidráulicos. En cuanto al primer apartado de la segunda parte, suprimir el inciso de forma que sea lo que debe ser, es decir, un plan puente mientras llega el Plan Hidrológico Nacional, que definitivamente debe establecer este tipo de programación de obras hidráulicas a medio y largo plazo.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que por parte del Grupo Popular se mantiene la enmienda presentada por escrito y, a su vez, S. S. ha propuesto otra enmienda «in voce» que ha quedado clara pero que en el momento de la votación volveremos a repetir.

Recuerdo a los miembros de la Comisión que la votación de las proposiciones, como siempre, aunque está en el orden del día, se realizará no antes de la una.

Grupos parlamentarios que desean fijar su posición respecto a la proposición no de ley. **(Pausa.)**

Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, el Grupo Catalán ha pedido también la palabra y supongo que vendrá de un momento a otro; y, finalmente, cerrará el debate, como es lógico, el portavoz del Grupo Socialista, fijando su posición respecto a las enmiendas presentadas a lo largo de la exposición de los distintos portavoces. **(El señor García-Arreciado Batanero pide la palabra.)**

Señor García-Arreciado ¿pide la palabra para una cuestión de orden?

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

Creo que me corresponde intervenir para fijar mi posición respecto a las enmiendas y que el resto de grupos tengan pleno conocimiento de cuál es la situación del debate.

El señor **PRESIDENTE**: En cualquier caso, señor García-Arreciado, hasta la fecha hemos actuado siempre de esta forma, a no ser que cambiemos el método en la reunión de la Mesa y portavoces; pero también con la flexibi-

lidad que haga falta y siempre cumpliendo el Reglamento de esta Cámara, hemos procedido primero a la defensa de la proposición no de ley por parte del grupo proponente, a continuación la defensa de la enmienda, después fijación de posición de los distintos grupos parlamentarios y, finalmente, posicionamiento del proponente respecto a las enmiendas que hayan sido presentadas o que han surgido a lo largo del debate.

En consecuencia, tiene la palabra el señor Andreu, en nombre del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, esta proposición no de ley que presenta el Grupo Socialista, según el criterio que nos hemos formado del estudio de la misma, viene a llenar el hueco que se creaba con la resolución del Senado por la cual debían elaborarse y aprobarse en primer lugar los planes de cuenta antes que el Plan hidrológico, porque, efectivamente, esta proposición no de ley, sobre todo en su punto primero, significa que se tendrán que elaborar unos criterios que estén aprobados por el Congreso de los Diputados y que coordinen los diferentes planes de cuenca que con la resolución del Senado podían quedar descoordinados entre sí y si bien, por una parte, la resolución del Senado significaba un mayor control ecológico de los diferentes caudales de las cuentas, antes de producirse cualquier tipo de trasvase o comunicación entre unas cuencas y otras, también es cierto que la no existencia de criterios previos de coordinación entre cuencas podrían significar problemas para el conjunto del sistema hidrológico nacional.

Por tanto, el primer punto de la proposición no de ley nos parece acertado, por lo menos en sus intenciones, aunque es extremadamente aleatorio lo que pueda contener este proyecto de ley caso de que se apruebe esta resolución, como parece que va a ocurrir, en esta Comisión. Es bastante aleatorio porque este proyecto puede ser desde una auténtica coordinación entre los proyectos de cuenca hasta un Plan hidrológico camuflado. Entonces, advirtiéndolo del peligro que pudiera significar este proyecto de ley, nosotros no deseáramos que eso sucediera así y, desde luego, no es la intención de mi grupo Parlamentario cuando apoya este punto de la proposición no de ley, consideramos oportuno que se introduzca un criterio de coordinación entre las diferentes cuencas, ya que por resolución del Senado debe elaborarse el Plan Hidrológico Nacional con posterioridad a la aprobación de los diferentes planes de cuenca.

En el segundo punto que plantea la proposición no de ley, consideramos que es bienintencionada la redacción por parte del Grupo Parlamentario Socialista, pero estamos más de acuerdo con la enmienda que presenta el Grupo Popular, porque liga de forma más rotunda y clara el plan agrario de regadíos, que fue solicitado por resolución unánimemente aprobada por esta Cámara, con la creación de este proyecto de mejora y modernización de los regadíos. Este es un hecho fundamental, porque aquí se decide dónde se ubica el mayor consumo de agua en nuestro país y hay que considerar que gran parte del despilfarro

hídrico que se da en el conjunto del Estado se produce precisamente porque nuestros regadíos se encuentran en muchísimos casos anticuados, son obsoletos, están rotas sus conducciones en muchísimas situaciones y, además, se producen tipos de regadíos que han sido tecnológicamente muy mejorados con un menor consumo de agua. Este hecho es extraordinariamente importante, hasta el punto de que puede significar ahorros de hasta el 30 por ciento del conjunto del consumo hídrico nacional.

Por tanto, ligar el plan de mejora de regadíos con el plan agrario significaría delimitar cuáles son las zonas agrícolas que en España se van a destinar a regadíos y todo esto ligado con la PAC, la política agraria comunitaria y la propia de España ligada a ella, nos parece un hecho clave, un hecho fundamental, para poder racionalizar los consumos en el conjunto del Estado.

Por tanto, mi grupo parlamentario desearía que fuera aceptada esta enmienda, independientemente de las otras que significan una mejora en la redacción por errores en el texto de la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista. Desearíamos que fuera aprobada y con ello poder apoyar nosotros el conjunto de la proposición no de ley.

Esta proposición no de ley, repetimos, puede significar un paso de coordinación entre las previsiones iniciales del Gobierno sobre cómo se iba a llevar la planificación hidrológica y las posteriores resoluciones que tanto el Senado como el Congreso de los Diputados han llevado a que estas previsiones originarias del Gobierno hayan sido parcialmente modificadas y tengan que sufrir algún cambio que, en cualquier caso, nos parece que pueden devenir en una situación más racional del conjunto de la planificación hidrológica nacional.

Por tanto, reiterando la posición favorable de mi grupo parlamentario a esta proposición no de ley, con las enmiendas presentadas, termino mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Otros grupos parlamentarios que deseen fijar su posición? (**Pausa.**)

Entonces tiene la palabra el portavoz del Grupo Socialista para fijar su posición respecto a las dos enmiendas presentadas por el Grupo Popular, una la escrita y otra realizada «in voce». ¿Hace falta que se la repita?

El señor **GARCIA-ARRECIADO BATANERO**: No, señor Presidente.

Creo que el estado de retraso cierto y confesado en que se encuentra la planificación hidrológica, ya sea la hidrológica nacional o los planes de cuenca, la verdad es que no se puede imputar a la inmadurez del documento presentado, como hemos escuchado. Creo que más bien refleja la voluntad de este Gobierno y de las Cámaras por conseguir perfeccionar un texto que tiene que pasar por el Consejo Nacional del Agua y basta ver la composición del Consejo Nacional del Agua para hacerse una idea terrorífica de la cantidad de intereses, muchas veces contrapuestos, que se residen en dicho Consejo. Consecuencia de ese juego legítimo de intereses es la extraordinaria cantidad de sugerencias que han sido hechas por el Consejo y que el Go-

bierno, creo que además con el apoyo de todos los grupos de la Cámara, entiende conveniente introducir en el Plan nacional.

Al margen de esta consideración que no quería dejar sin respuesta, única referencia de crítica política que se nos ha formulado en esta proposición no de ley, me quiero referir a las dos enmiendas.

La referida al punto 2 me parece extraordinariamente oportuna y me acuso de no haberla tenido en cuenta a la hora de redactar esta proposición no de ley, porque dada la exigencia del Gobierno de que haga un plan agrario nacional de regadíos, no tendría mucho sentido que se pidiese un proyecto de ley de mejora de los regadíos que no tuviese en consideración los contenidos del Plan agrario de regadíos. Únicamente me permito sugerir al Grupo Popular que la expresión «conjuntamente» introduce una innecesaria rigidez en la enmienda que en su conjunto es muy positiva para esta proposición no de ley. Por tanto, les rogaría que retirasen el «conjuntamente y» y empezase: «En coordinación con el plan agrario de regadíos»... y el resto sería exactamente igual.

En cuanto a la segunda enmienda, la planteada verbalmente, no hay inconveniente por nuestro grupo en aceptarla y así lo vamos a hacer cuando se produzca el trámite de la votación. (**El señor Posada Moreno pide la palabra.**)

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra el señor Posada. Entiendo que es para contestar a la transaccional que le han sugerido.

El señor **POSADA MORENO**: En justa correspondencia, ya que el señor García-Arreciado reconoce que esta enmienda de modificación mejora el texto de la proposición no de ley, creo que eliminar «conjuntamente y» también mejora el texto de la proposición, así que aceptamos la transaccional.

— **RELATIVA A UN PLAN INTEGRAL DE DEPURACION DE AGUAS RESIDUALES Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS SOLIDOS EN LA CUENCA DEL RIO GUADIAIRO, CUENCA HIDROGRAFICA DEL SUR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR. (Número de expediente 161/000214.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al siguiente punto del orden del día: debate de la proposición no de ley relativa a un plan integral de depuración de aguas residuales y tratamiento de residuos sólidos en la cuenca del río Guadiaro (Cuenca Hidrográfica del Sur), cuyo autor es el Grupo Parlamentario Popular. Para ello tiene la palabra la señora Martínez.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señorías, desde que presentó el Grupo Popular esta proposición no de ley el 27 de abril de 1994 en esta Comisión y en esta Cámara se ha hablado en numerosas ocasiones de los problemas de la se-

quía, de los problemas del saneamiento, sobre todo en una cuenca como la del río Guadiaro, porque en este momento se va a debatir en el Senado y ya se ha debatido en esta Cámara el proyecto de ley de trasvase de las aguas de la cuenca del río Guadiaro al río Guadalete.

Es pública y notoria la preocupación que en la provincia de Cádiz hay sobre la situación de esos dos ríos tan importantes para nuestro presente y futuro en cuanto al suministro de agua y a los recursos hidrológicos.

Desde que ha empezado el debate en la sociedad y también en esta Cámara hay una preocupación, sobre todo por la situación en que iba a quedar el cauce del río Guadiaro en relación con esas obras de trasvase del Guadiaro-Majaceite y su posterior gestión.

Durante este trámite y durante las distintas comparecencias que ha habido en esta Cámara para tratar este asunto, nos encontramos que el señor Baltanás, Director General de Obras Hidráulicas, el día 13 de marzo, en una comparecencia en esta Cámara y a preguntas de distintos Grupos, dejó claro que ya había un estudio de impacto ambiental sobre la obra a realizar, lo que es el túnel necesario para ese trasvase del agua de la cuenca del Guadiaro al Majaceite. Pero no dejó tan claro algo que nosotros venimos pidiendo, como otros Grupos: que se elaborara un estudio de impacto ambiental sobre las consecuencias que iba a tener en todo el cauce del río Guadiaro, tanto en el curso medio como en el curso bajo y en la desembocadura, la posterior gestión de ese trasvase, aunque en el proyecto de ley que se está debatiendo se intentan dar las mayores garantías para que se mantenga ese cauce ecológico y no haya problemas cuando se esté gestionando ese trasvase.

Ante la desconfianza de algunos sectores de la sociedad gaditana y de algunos partidos políticos, como es el Partido Popular, de que luego no podamos exigir que se mantenga el cauce y se mejoren las actuales condiciones de saneamiento para que este río no esté lo contaminado que está ahora, nosotros presentamos esta proposición no de ley.

Con respecto al primer punto, creemos que es importante que ese estudio de impacto ambiental se realice, puesto que creemos que va a tener determinadas consecuencias dependiendo del régimen de lluvias y que la única manera de saber lo que va a pasar es que se haga ese estudio. En el punto número 2 pedimos que se establezca un convenio con la Junta de Andalucía, en coordinación con los ayuntamientos afectados, mediante el cual se desarrolle un plan integral de saneamiento y depuración de aguas urbanas e industriales de la cuenca del Guadiaro, así como un plan integral de residuos sólidos de los municipios de esta misma cuenca.

Aunque sabemos que hay un acuerdo firmado entre el Ministerio de Obras Públicas y la Junta de Andalucía desde el año 1993, concretamente del 25 de abril de 1993, estamos muy preocupados. En ese convenio se fijaba que las obras a realizar estarían incluidas en los presupuestos de 1993, 1994, 1995, 1996 y 1997, pero nos encontramos que ni en 1993 ni en 1994 ni en 1995 hay ninguna partida en los Presupuestos Generales del Estado para las obras a financiar por el Ministerio de Obras Públicas. El ejemplo

más importante es la depuradora de la ciudad de Ronda, que está, parece ser, según contestaciones a esta Diputada por parte del Ministerio de Obras Públicas, en fase de elaboración del proyecto.

Tenemos mucha desconfianza, porque ya han pasado tres años y en 1995 nos encontramos en fase de elaboración del proyecto. Parece que la obra que es compromiso de la Junta de Andalucía, como es el colector, está ya realizada, pero desconocemos si el Ayuntamiento de Ronda ya ha puesto a disposición del Ministerio de Obras Públicas los terrenos para construir, como parece ser que formaba parte del convenio, dicha depuradora.

Por tanto, creemos que hay que acelerar ese convenio, que hay que dar fechas para su finalización, porque las fechas que se dan en el acuerdo estamos seguros de que son completamente realizables.

Además, en el punto número 3 de nuestra proposición no de ley pedimos que se incluyan esos proyectos a la hora de solicitar los fondos de cohesión de la Unión Europea para que sean más rápidos y podamos utilizar los consignados para los proyectos de saneamiento.

En estos dos puntos pretendemos que, además de que se establezca el convenio, sobre todo teniendo ya en nuestro poder el convenio con la Junta de Andalucía en cuanto a saneamiento, haya un plan integral de residuos sólidos, porque en algunos municipios de esta comarca se producen residuos sólidos y no hay ningún acuerdo ni ningún plan para tratarlos adecuadamente.

Nosotros, señor Presidente, señorías, estamos muy preocupados porque si se termina la obra del trasvase del Guadiaro-Majaceite y la sequía estructural que se está dando en Andalucía y en otras zonas de España se mantiene en períodos de sequía y de lluvia, como ha sucedido en los últimos años, si no se toman las medidas necesarias en cuanto a la finalización de esos proyectos de saneamiento y de depuración de los 23 municipios de la zona de cuenca del río Guadiaro tendremos una situación muy delicada, ya que además de poder trasvasar pocas cantidades de agua nos encontraremos con un cauce del río Guadiaro muy deteriorado y con el riesgo de que las pocas o las muchas aguas que vayan a transcurrir en años sucesivos por esa cuenca no se vayan a poder utilizar debido al estado de contaminación, como el que en el momento actual tienen.

Esperamos que los demás Grupos de la Cámara apoyen esta propuesta del Grupo Popular para que se realice tanto el estudio de impacto ambiental como la ejecución de ese convenio que ya está firmado y para que se soliciten los fondos de cohesión necesarios, y esperamos, asimismo, que tenga el mayor apoyo posible para que esa obra que se va a realizar, tan importante para otra zona de la provincia de Cádiz, como es este trasvase del Guadiaro-Majaceite, no tenga consecuencias posteriores en la cuenca del río Guadiaro.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición con respecto a la proposición no de ley en debate?

Por el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andréu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Esperamos que esta resolución sea aprobada, porque de alguna manera significaría demostrar por parte de esta Cámara una sensibilidad mínima ante la redacción de un estudio de impacto ambiental en la cuenca del Guadiaro, que yo creo que se hace mucho más perentoria una vez que esta propia Cámara ha tomado la resolución de aprobar, por lo menos en un primer trámite parlamentario, el proyecto de trasvase del río Guadiaro a la cuenca del Guadalete a través del río Maja-ceite.

Ello significa que de alguna manera la cuenca del Guadiaro está pagando el «debe» de tener un caudal que puede suponer una aportación de agua a la sedienta zona gaditana, pero no está cobrando nada del «haber». Es justo que la cuenca del Guadiaro se lleve parte del «haber» que necesita o que sería coherente con la aportación que se está haciendo o se prevé que se haga de forma solidaria a la zona gaditana y, justo es decirlo, una aportación hasta ahora sin contrapartidas y que está encontrando oídos muy duros en la Administración para que se haga con unos mínimos criterios de racionalidad.

Por tanto, nos parece de justicia que se apruebe esta proposición no de ley, por la cual se solicita se realice este estudio de impacto ambiental de las consecuencias de ese trasvase. Incluso ya la proposición no de ley se ha quedado antigua, porque ya no es de 110 hectómetros, sino que será menor. Pudiera ser incluso más racional si se aprobaran las enmiendas que el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ha planteado en el Senado, con las cuales en ningún caso la aportación del Guadiaro a la cuenta del Guadalete sería superior a los 100 hectómetros cúbicos.

Nos parece razonable que se apruebe, al igual que se ejecute, este Plan de residuos, que pudiera significar una depuración global de la cuenca del Guadiaro.

Por tanto, con la reiteración por parte de mi Grupo Parlamentario del apoyo a esta proposición no de ley, nos sumamos a la petición de que lo apruebe el conjunto de la Comisión.

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

El señor **SANTOS JURADO**: Voy a consumir un turno, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, en contra de la proposición, y les voy a explicar las razones que nos llevan a ello.

En primer lugar, en relación al punto primero de la proposición, los portavoces que han intervenido con anterioridad saben que el estudio del impacto ambiental sobre el proyecto inicial ya se realizó y que precisamente, como consecuencia de ese estudio, se han adoptado una serie de medidas correctoras importantes, a nuestro juicio, como son las ya conocidas de que no se van a derivar aguas a menos que el caudal del río Guadiaro sea de 5 metros cúbicos por segundo. En segundo lugar, que no se construirá ninguna presa aprovechándose el actual azud. En tercer lugar, que se limiten al máximo las obras de apertura de caminos en la zona y también que las voladuras se ajustarán a los

períodos menos agresivos para las aves y para la demás fauna. Estas son algunas de las conclusiones ambientales derivadas de ese estudio sobre aquel proyecto inicial y que se han introducido en el actual.

De todas formas, también saben SS. SS. que el proyecto definitivo no necesita legalmente esa declaración de impacto ambiental. No obstante, las obras han sido autorizadas por la Agencia del Medio Ambiente de la Junta de Andalucía.

Por último, en relación a este punto, no creo necesario insistir, porque creo que todos estamos de acuerdo, en la gran urgencia que existe de llevar a cabo las obras por las razones conocidas por todos, como consecuencia de la tremenda sequía.

En cuanto al segundo punto de la proposición, relacionado con el saneamiento integral de las aguas urbanas industriales de la cuenca del Guadiaro, el Plan Hidrológico Nacional, en el Programa de actuaciones del primer quinquenio 1994-1998, tiene previsto ese saneamiento. De hecho, en el programa de este año de infraestructuras hidráulicas ya se recogen algunas actuaciones acerca de la depuración y saneamiento del río Guadiaro. Para mayor énfasis, hay un protocolo de cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y la Junta de Andalucía, que fue firmado el 25 de abril de 1993 por el Ministro y el Consejero de Obras Públicas, como consecuencia precisamente del Real Decreto de 26 de febrero de 1993, que incluye medidas urgentes y obras de interés general en diversos ámbitos de Andalucía y que creó la necesidad precisamente de establecer una cooperación técnica y económica que definiera los mecanismos de ejecución y seguimiento de las obras que integraban tal actuación.

Entre ellos, figura la mejora y adecuación del saneamiento de los municipios respectivos, construcción de depuradoras y colectores, etcétera. De hecho, algunos ya son proyectos de construcción y próximos a la licitación, como es la estación depuradora de la línea, con 652 millones de presupuesto, los colectores con un presupuesto de 600 millones y también otro tipo de actuaciones que están en fase de estudio en la cuenca del Guadiaro.

También delimitó ese protocolo en esa cooperación las obras que se llevarían a cabo por parte de la Junta de Andalucía y por parte del Ministerio de Obras Públicas. No las voy a detallar una a una, pero están incluidas en ese protocolo de actuación. Algunas de ellas se está a punto de iniciar su ejecución.

Por otra parte, creo que también debemos tener en cuenta que precisamente el pasado 3 de marzo fue aprobada por unanimidad una proposición no de ley del mismo Grupo proponente, del Grupo Popular, con una enmienda del Grupo Socialista, en la que se instaba al Gobierno a que, a lo largo de este año, envíe al Congreso, para su análisis y discusión, un plan nacional de saneamiento y depuración de aguas residuales para llegar al cumplimiento de algo en lo que todos estuvimos de acuerdo: la Directiva 91/271 de la Comunidad Europea.

Por último, también se propone en el punto tercer que el Gobierno incluya estos proyectos de saneamiento y depuración que sean financiados con los Fondos de Cohesión

de la Unión Europea. Al respecto sólo tenemos que añadir que estamos de acuerdo y que es intención y voluntad del Gobierno solicitar esa financiación del Fondo de Cohesión comunitario para todas aquellas actuaciones que tengan cabida dentro de los objetivos para los que fue creado dicho fondo, como pueden ser la inmensa mayoría de los que estamos tratando.

En conclusión, señor Presidente, no nos parece procedente la aprobación porque los fines que se pretenden conseguir con ella ya están previstos y algunos de ellos incluso, como he detallado anteriormente, se encuentran en realización práctica. Por todo ello, no lo consideramos necesario y votaríamos en contra si no hubiera una reconsideración por parte del Grupo proponente.

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, pues, con ello...

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Señor Presidente, para precisar un dato nada más.

El señor **PRESIDENTE**. Perdón, señora Martínez. Primero hemos fijado las normas de funcionamiento de la Comisión y he interrumpido al señor García-Arreciado al respecto. No obstante, le doy la oportunidad de intervenir al señor Santos por si necesita alguna aclaración o cree conveniente que se le aporte alguna aclaración.

El señor **SANTOS JURADO**: No soy yo, señor Presidente, quien ha solicitado ninguna aclaración a la señora Martínez.

Ahora bien, si se produce una nueva intervención de la señora Martínez al respecto, si lo creemos procedente, solicitaríamos también una nueva intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Esta Presidencia, como vamos bien de tiempo, le da un minuto a la señora Martínez y otro minuto al señor Santos.

La señora **MARTINEZ SAIZ**: Gracias, señor Presidente, pero no voy a necesitar ni un minuto.

Quiero precisarle al señor Santos que en las obras del acuerdo de la Junta de Andalucía y el Ministerio de Obras Públicas está la cuenca del Guadiaro y el Campo de Gibraltar y resulta que la obra de la depuradora que se va a empezar a ejecutar este año se refiere al Campo de Gibraltar y no a la cuenca del Guadiaro. Por tanto, en la cuenca del Guadiaro no hay ninguna obra en ejecución dependiente del Ministerio de Obras Públicas.

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

El señor **SANTOS JURADO**: Simplemente quiero recomendarle a la señora Martínez —y le puedo ofrecer una copia cuando acabe— que se lea el citado convenio de cooperación, donde, hablando de la cuenca del río Guadiaro, también incluye los colectores y depuradoras de aguas residuales de Ronda que influyen en la misma cuenca y cuya ejecución pertenece, según el convenio, al Ministerio de

Obras Públicas. Así que simplemente es cuestión de información.

— **RELATIVA A QUE LA FUTURA LINEA FERROVIARIA MADRID-VALLADOLID CONTEMPLE UNA PARADA A NO MAS DE DIEZ KILOMETROS DE SEGOVIA CAPITAL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000343.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto segundo del orden del día: proposición no de ley relativa a que la futura línea ferroviaria Madrid-Valladolid contemple una parada a no más de 10 kilómetros de Segovia, capital. El autor de la proposición no de ley es el Grupo Parlamentario Popular y para la defensa de la misma tiene la palabra el señor Gómez Darmendrail.

El señor **GOMEZ DARMENTRAIL**: Todos somos conscientes de que el nuevo acceso ferroviario Norte-Noroeste constituye una infraestructura de vital importancia para las comunicaciones ferroviarias y de cuya necesidad nadie duda. Somos conscientes, asimismo —y en ello coincidimos plenamente con el Secretario de Estado, señor Zaragoza— de que un proyecto de tales características debe realizarse con la mayor eficiencia, desde los puntos de vista de coste y prestaciones y, sobre todo, con un minucioso estudio del impacto ambiental.

Es evidente que en trazados de alta velocidad el mayor número de viajeros y la mayor ventaja económica se obtiene en distancias por encima de los 500 kilómetros, pero coincidirán también conmigo en que puede aprovecharse el corredor para otro tipo de trenes rápidos con paradas en capitales menos distantes, como sucede en Ciudad Real y Puertollano, por citar ciudades similares a Segovia en cuanto a número de habitantes.

Comprenderán fácilmente SS. SS. la inquietud de los segovianos al percibir la posibilidad de que un trazado de alta velocidad dividiera la provincia en dos mitades, afectando a 42 municipios y sin ninguna contrapartida, máxime teniendo en cuenta que habrá que dar soluciones a los municipios afectados, donde posiblemente haya que pensar incluso en reconcentraciones parcelarias de fincas y en parcelaciones de montes, en caso de que los pueblos quedan divididos y se partan tierras de labranza.

Segovia, una de las ciudades menos favorecidas y más olvidadas en infraestructuras ferroviarias que ha perdido gran parte del tráfico convencional hasta el punto de no tener comunicación con su propia región, no puede permitir que la provincia sea destrozada por el trazado de alta velocidad y que, encima, los trenes pasen de largo. Marginar a esta provincia y aislarla sería condenarla a una lenta agonía, porque no ignoran SS. SS. la importancia que tienen las comunicaciones en el desarrollo de los pueblos.

Estando así las cosas, el Secretario de Estado de Política Territorial y Obras Públicas hizo unas manifestaciones en Segovia, en octubre pasado, que permitían abrir alguna

puerta a la esperanza. En síntesis, el señor Zaragoza dijo: uno, el Moptma no está cerrado a estudiar ninguna alternativa sobre el trazado de tren de alta velocidad Madrid-Valladolid, incluyendo la posibilidad de que tenga una parada cercana a la capital; dos, afirmó que no había ninguna decisión tomada y no descartó cualquier posibilidad al respecto, y tres, dejó claro que el Moptma no tomaría una decisión que los ciudadanos no quisieran y apeló a la sensatez de los segovianos para no pedir imposibles.

Pues bien, es motivo de especial satisfacción presentar esta proposición no de ley porque el PP, en este caso, y este modesto diputado no somos sino una correa de transmisión del deseo de los segovianos, porque todos, las instituciones segovianas, el ayuntamiento, la diputación, los partidos políticos con representación parlamentaria, las centrales sindicales: UGT y Comisiones, los empresarios, la Cámara de Comercio y la Federación Empresarial Segoviana, todos, han manifestado públicamente su deseo de que Segovia no quede aislada y han apostado porque la capital pueda beneficiarse de esa infraestructura ferroviaria con una estación a una distancia de la capital no superior a los diez kilómetros.

Asimismo, han indicado que lo más sensato es rechazar los corredores propuestos por el Moptma, puesto que cruzan la provincia, dividiéndola en dos, sin la compensación de una estación cercana a la capital, y porque mantiene el actual aislamiento de Segovia, que seguirá sin tener comunicación por ferrocarril con su propia región. Esos trazados pudieron tener sentido cuando se pretendía realizar una salida común de Madrid para el TAV-Valladolid y el TAV-Barcelona, dividiéndose en dos después de atravesar Guadarrama-Somosierra. Pero una vez rechazado dicho tronco común y definir la línea Madrid-Barcelona, por la provincia de Guadalajara, y las líneas Madrid-Norte-Noroeste, haciéndolas comunes con Madrid-Valladolid, no tienen sentido estos corredores.

Si es cierto que el Moptma no tomará ninguna decisión que los ciudadanos no quieran, ya sabe a qué atenerse en cuanto a los corredores se refiere, porque ha quedado muy clara la opinión de los segovianos: no aceptan el trazado del TAV y exigen una alternativa.

En cuanto a la apelación a la sensatez hecha por el señor Zaragoza, creo que ha quedado suficientemente demostrado a tenor de la petición que se hace. En efecto, lo que se pretende es que haya una parada a no más de diez kilómetros de la capital, procurando que el impacto ambiental sea el mínimo posible y teniendo en cuenta que en la exigencia de los segovianos no es lo fundamental que pare el TAV en la capital —obviamente, si para, mejor—; lo fundamental es que la provincia de Segovia pueda beneficiarse de una estructura moderna con servicios regionales rápidos, que termine de una vez por todas con el aislamiento a que está sometido Segovia con su propia comunidad y con el resto del Estado. Porque, señorías, dentro de la importancia que tienen estos ferrocarriles, en las distancias medias largas, tienen perfecta cabida las relaciones regionales. Los resultados de explotación de la línea Madrid-Sevilla en relación con la utilización de la misma por las ciudades de La Mancha, Ciudad Real y Puertollano así lo

demuestran. Los datos de que dispone la Cámara de Comercio referidos a la antedicha línea Madrid-Sevilla dejan claro que los pasajeros de lanzaderas suponen el 45-50 por ciento de los de largo recorrido o, lo que es lo mismo, un tercio del total. Además, la tendencia, hasta ahora, es claramente ascendente.

Por otra parte, la Cámara de Comercio de Segovia hace una serie de consideraciones y comparaciones entre las entidades urbanas Ciudad Real-Segovia, estableciendo una cierta similitud, pero que inclina favorablemente la balanza hacia Segovia al considerar la afluencia turística. Si ya por sí misma la línea Madrid-Segovia-Valladolid entra dentro de la más lógica racionalidad, la consideración de que Segovia es una ciudad patrimonio de la Humanidad debería inclinar la balanza de una forma definitiva a la hora de tomar una decisión sobre el tema que nos ocupa. Porque es evidente, y yo ya lo he reiterado en numerosas ocasiones, y consta en el «Diario de Sesiones», que las ciudades patrimonio de la Humanidad deben ser prioritarias y legítimas beneficiarias de los fondos nacionales y comunitarios de fomento precisos para hacer honor a las altas tutelas que sobre ella recaen y como medio para desarrollar una protección activa. Por ello no sería razonable ni comprensible dejar una ciudad patrimonio de la Humanidad fuera de los circuitos de comunicación, máxime, señorías, teniendo en cuenta que el 50 por ciento de la línea Madrid-Valladolid pasa por Segovia. Es otra de las razones por las que esta línea no debe ser Madrid-Valladolid, sino Madrid-Segovia-Valladolid.

Para terminar, señor Presidente, quiero hacer dos consideraciones respecto a la eficiencia desde los puntos de vista del coste y del impacto ambiental. Me voy a basar en un estudio que la Cámara Oficial de Comercio y de Industria de Segovia ha enviado al Moptma y aprovecho también desde aquí para felicitar a esta institución por el trabajo realizado y por el interés que ha demostrado en un asunto que nos parece de especial trascendencia para la provincia de Segovia.

Asimismo, quiero felicitar a «El Adelantado de Segovia» por la iniciativa de plantear una serie de mesas redondas sobre infraestructuras y futuro de Segovia que sirvieron de revulsivo a los segovianos ante el reto de la comunicación del siglo XXI con el resultado de que las fuerzas sociales firmaron un pacto para modificar el trazado del tren de alta velocidad.

En lo referente a costes, el trazado que propone la Cámara de Comercio o uno similar, con alguna variación sobre el mismo, tendría una longitud de, aproximadamente, 106 kilómetros. Sin embargo, las longitudes de los trazados del Moptma oscilan entre 124 kilómetros el corredor A y 145 kilómetros el corredor 3. Por otra parte, los lugares por donde transcurran los trazados del Moptma implican, en términos generales, mayor longitud de túneles, entre 20 y 26 kilómetros, mientras que en el trazado propuesto se plantea 16-18 kilómetros. Todo ello sin olvidar la cantidad de viaductos y trincheras —terraplenes que, dada la orografía existente, serían necesarios para realizar los corredores TAV propuestos por el Moptma, muy superiores en número a los propuestos por el corredor alternativo.

En cuanto al tema medioambiental, he de decir que las zonas de pinares y de otras diferentes especies arbóreas en la provincia de Segovia que atraviesan los trazados Moptma son los siguientes: corredor 1, 58 kilómetros; corredor 1 A, 65 kilómetros; corredor 3, 60 kilómetros. Sin embargo, el trazado propuesto atraviesa 14 kilómetros. No obstante, hay que decir con claridad que cualquier trazado implicará problemas de medio ambiente que habrá que resolver y cuidar al máximo.

Señor Presidente, señorías, espero que todos los grupos tomen esta proposición no de ley como algo extremadamente positivo y deseable para una provincia que no quiere dejar pasar el tren del progreso, nunca mejor dicho, y quedarse aislada de las comunicaciones del futuro. Decía Baudelaire que hay que trabajar mucho para que salga algo, y por ello, señorías, los segovianos estamos dispuestos a trabajar todo lo necesario para conseguir un consenso que consideramos posible y deseable en torno a esta reivindicación que creemos justa, necesaria y legítima y que colocará a Segovia en la parrilla de salida de cara al siglo XXI.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición?

Por el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La verdad es que muchas veces hay una distancia entre las exposiciones de motivos, las argumentaciones que se dan para hacer una propuesta y el texto resolutivo de la propuesta. Lo cierto es que en la argumentación que se ha dado por parte del grupo proponente se han expuesto una serie de razonamientos que después, en la parte resolutive, quedan circunscritos, fundamentalmente, a lo que se va a someter a votación: que la línea Madrid-Valladolid tenga una parada a no más de diez kilómetros de Segovia, capital. Esa es la parte resolutive.

Luego, en la argumentación ha salido un trazado alternativo, la idea de la ciudad patrimonio de la Humanidad que es Segovia, cosa que es razonable, como propuesta a tener en cuenta.

No obstante, al Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya le gustaría que todos los temas que se traten en la realidad de las infraestructuras pudiéramos incluirlos en el debate que se está produciendo sobre el Plan Director de Infraestructuras. Dicho Plan Director de Infraestructuras está en proceso de discusión, han comparecido los distintos consejeros de las diferentes comunidades autónomas, en concreto el consejero que menciona esta propuesta también hizo una indicación, pero cualquier obra o actuación que abordemos debe tener en cuenta la actuación general porque, si no, con las argumentaciones que se puedan dar podíamos tender a que todas las actuaciones en grandes infraestructuras, en infraestructuras generales tuvieran respuesta y encuentro en toda la realidad territorial de España.

Por tanto, nosotros miramos la propuesta desde tres vertientes: primero, la voluntad y el objetivo que persigue, que compartimos, y es el criterio de que no haya aislamiento, no haya marginación de zonas del país que tienen

perspectivas de futuro, y no solamente que tengan perspectivas de futuro, sino que todas se encuentren incorporadas; segundo, la prioridad, y en este punto nos gustaría que todos hiciéramos un esfuerzo al dar prioridad, porque no todas las regiones, no todas las provincias, no todas las capitales pueden tener un tren de alta velocidad, y, además, consideramos que a lo mejor la solución no está en esa figura solamente, sino en buscar la conexión, el trenzado, la buena comunicación entre una red básica de alta densidad con redes que se vean conectadas a las grandes vías. Por ejemplo, está la figura de las lanzaderas, no solamente el trazado, como va a pasar en el tren de alta velocidad de Andalucía, el que viene de Sevilla a Madrid, que tiene cuatro paradas, Ciudad Real, Puertollano, Córdoba y Sevilla, y se están planteando lanzaderas en Huelva y en Málaga. Hay una posibilidad, que es la conexión con velocidad alta, a 200 kilómetros por hora, y otra posición: mejorar el ferrocarril convencional.

En suma, Izquierda Unida —y sería uno de los argumentos— no apostaría como solución general para todo el país por el tren de alta velocidad, sino por el ferrocarril convencional y la velocidad alta para todo el territorio.

En segundo lugar, está el tema del impacto ambiental. Esta obra que se plantea aquí está bastante condicionada a la solución que se le dé a la variante Norte, que está en proceso de discusión. Como ustedes saben, la variante Norte tiene un fuerte impacto no en Segovia, sino aquí en Madrid y en sus cercanías si la variante Norte tiene un trazado, tendrá una influencia en la línea definitiva, y si tiene otro trazado, será otra influencia distinta.

Por consiguiente, hay que pensar mucho que el desarrollo que nosotros demos a nuestro país hoy está fuertemente condicionado por el impacto medioambiental, y que la solución que se le dé a la variante Norte también va a condicionar la evolución que pudiera tener en el futuro esta línea que pretende conectar el Noroeste de España, Galicia y Asturias, ya que se habla de llegar hasta Monforte como proyección definitiva en la discusión del propio PDI. Por último, sería conveniente que se tuviera en cuenta todo lo que pudieran ser soluciones.

En resumen, señor Presidente, después de la argumentación que he intentado dar, manifiesto que nos gustaría que se pudieran estudiar todas las propuestas, incluida esta que se hace aquí, los posibles trazados que puedan salir a información pública en esa futura línea y también todas las variantes, todos los elementos antes de tomar la decisión, pero no nos parece oportuno clarificar hoy y aquí si la parada debe estar a diez kilómetros de Segovia, si deben ser tres o cuatro paradas, porque no sabemos las paradas que debe tener esa línea, o si debe ser tren de alta velocidad o velocidad alta.

En suma, estando de acuerdo con la propuesta que se nos hace de que todas las zonas (sobre todo las que tienen proyección) se encuentren integradas en las grandes ofertas de acceso y de comunicación, nosotros tenemos una limitación de carácter medioambiental, una limitación de carácter de prioridad y una limitación en el tiempo, ya que el tiempo es muy importante en política. Creo que podría haber una propuesta de resolución, dentro del debate del

PDI, para incorporar cualquier vertiente en el momento de su discusión global, porque todos podemos tener la tentación de ir a la discusión puntual de grandes ordenaciones en el territorio español y en las grandes infraestructuras, tanto de autovías como de velocidad; todos podemos tener esa tentación. En cualquier caso, si la propuesta que se nos haga estuviese recogida en el sentido de que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que entre las alternativas que se sometan a información para el trazado de la futura línea Madrid-Valladolid se estudie una parada cercana a Segovia capital en el marco de las paradas que la línea debe tener según las características de la misma y evitando el impacto ambiental en las zonas afectadas, nosotros podríamos ver que eso fuese una fórmula de pronunciamiento. Si se nos ofrece el texto tal cual está, nosotros no podríamos votarlo a favor, pero tampoco podemos votar en contra; es decir, estamos de acuerdo con el objetivo que se persigue, pero no lo vemos dentro de un marco global integrado. Por eso iríamos a la abstención si no se produce una resolución del tono similar al que he expresado en mi intervención.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que esa propuesta de texto que usted ha hecho supone una posible enmienda «in voce» sobre la cual se manifestará el proponente en su debido momento.

A continuación, tiene la palabra el señor Lago Freire en nombre del Grupo Socialista.

El señor **LAGO FREIRE**: Ya ha apuntado algún interviniente el importante efecto que la variante Norte de Madrid va a tener sobre la futura línea ferroviaria Madrid-Valladolid. El Plan Director de Infraestructuras contempla la variante Norte de Madrid a fin de conseguir el máximo rendimiento como elemento estructurante en el campo del transporte ferroviario para España. Esta variante extiende sus beneficios a toda la meseta norte y a la cornisa cantábrica. Por tanto, es un corredor de vital importancia para aproximar el Norte al centro del Estado, al centro de España. Según el Plan Director de Infraestructuras, las características del trazado se diseñan en ancho Renfe, con travesía polivalente y características de trazado para alta velocidad. El estudio de impacto ambiental y los parámetros geométricos del trazado, permitirán, en un futuro, circular a velocidades superiores a los 200 kilómetros por hora.

Estas son actuaciones estructurantes contempladas dentro del Plan Director de Infraestructuras que se consideran dentro de los grandes accesos y supone conseguir, en principio, velocidades que permitan una mejor conexión, como he dicho al principio, y un acercamiento del Norte y el Noroeste de la Península.

La proposición no de ley que se plantea persigue el objetivo de posibilitar una parada de esta línea ferroviaria a no más de 10 kilómetros de Segovia. En el fundamento de la proposición, tal y como lo plantea del Partido Popular, ya se indica que la exigencia de los segovianos no es tanto que el futuro tren de alta velocidad pare en Segovia, sino que se beneficie de servicios regionales rápidos y modernos.

Además de las actuaciones estructurales, el Plan Director de Infraestructuras contempla las actuaciones complementarias relacionadas con Segovia. Así, la variante Norte de Madrid va a permitir que las demás líneas actuales queden descargadas del tráfico y puedan acercar Segovia a Madrid en trenes regionales en un tiempo no superior a una hora y quince minutos.

Respecto a la situación actual del trazado, se están estudiando las diferentes alternativas, ya que este corredor plantea graves problemas de impacto ambiental. Este estudio recogerá las distintas alternativas y sugerencias antes de tomar una decisión final al respecto.

La memoria resumen de alternativas para la evaluación del impacto ambiental de la línea prevista en su expediente de información pública recogerá todos los estudios y sugerencias que se planteen. Así, la Cámara de Comercio de Segovia ya ha enviado al Moptma, y se va a contemplar, dicha memoria de impactos y de circunstancias que esta Cámara de Comercio entiende que deben tenerse en cuenta.

Por tanto, el Grupo Socialista, en este momento, debe rechazar la proposición de ley tal y como está planteada, porque es voluntad del Gobierno y del Plan Director de Infraestructuras, en pleno debate, encontrar las ventajas oportunas y la eficacia necesaria para el transporte ferroviario. Este es el motivo por el que, en principio, el Grupo Socialista no estima oportuna esta proposición de ley.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, para fijar su posición con respecto a lo que entiendo que es una enmienda de sustitución por parte del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Gómez.

El señor **GOMEZ DARMENDRAIL**: Agradezco al portavoz de Izquierda Unida el esfuerzo de acercamiento que ha hecho, y aunque la enmienda que presenta nos parece razonable, creemos que es necesario algo más definitivo y concreto. Por eso, señor Presidente, mantenemos la proposición de ley en sus propios términos.

— **SOBRE SUSPENSIÓN DEL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DE UN PUERTO DEPORTIVO EN MAHÓN (MENORCA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000349.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3 del orden del día sobre la proposición no de ley referente a la suspensión del proyecto de construcción de un puerto deportivo en Mahón (Menorca). El proponente es el Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y para defender dicha proposición no de ley tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, el pasado mes de noviembre, el Grupo Federal Izquierda

Unida-Iniciativa per Catalunya presentó a debate en esta Comisión una proposición no de ley por la que se instaba al Gobierno a ampliar la lista de actividades sometidas a evaluación de impacto ambiental, concretamente las que se referían al Anexo número 2 de la Directiva 85/337 de la Unión Europea.

La importancia de esta medida fue constatada por la mayoría de los grupos parlamentarios de esta Comisión, incluso el portavoz del Grupo Socialista presentó una enmienda de sustitución por la que, de hecho, el Gobierno tiene un mandato en el que se compromete, en el menor plazo posible, a trasponer la totalidad del Anexo número 2 de esta Directiva.

Pues bien, señorías, esto se aprobó en noviembre y, sin embargo, hoy, a instancias otra vez de Esquerra Unida de Menorca, esta Diputada tiene que presentar una proposición no de ley por la que se insta a la suspensión de un acto administrativo que infringe la normativa comunitaria, puesto que los puertos deportivos incluidos en el Anexo 2 están recogidos como obras necesarias de estudio de impacto ambiental en el Real Decreto legislativo 1.302/1986. A pesar de ello, la autoridad portuaria de Baleares otorgó, el 15 de julio, una concesión administrativa de dominio público portuario en el Puerto de Mahón, destinada a la construcción de un puerto deportivo. En la tramitación del expediente administrativo no se exigió a los peticionarios la realización de una evaluación de impacto ambiental, tal y como se previene en el Real Decreto antes mencionado. Esta circunstancia es la que nos obliga a presentar esta proposición no de ley.

Esta Diputada hizo una pregunta al Gobierno en el sentido de por qué no se había realizado el estudio de impacto ambiental, y en la respuesta del Gobierno se señalaba que, de acuerdo con la Ley de Puertos y el Reglamento de Costas, no era preceptivo. Sin embargo, nosotros pensamos, señorías, que donde la ley no distingue no se debe distinguir, y en cuanto al Real Decreto que antes he mencionado, 1.302/1986, habla de puertos deportivos sin distinguir si esos puertos se encuentran dentro de otro o no, entendemos que esa medida de estudio de impacto ambiental es preceptiva en la obra que se está realizando actualmente en el Puerto de Mahón.

Nuestro Grupo Federal también hizo una pregunta en la Comisión Europea, que fue respondida por el señor Paleokrasas en el siguiente sentido, y leo literalmente: De conformidad con lo dispuesto en el Real Decreto 1.131/88, por el que se incorpora al Derecho interno español la Directiva 85/337, los puertos deportivos como el que está previsto construir en Mahón, Menorca, deben someterse sistemáticamente a una evaluación ambiental antes de que puedan ser autorizados.

La sensibilidad que por el medio ambiente manifiesta, a través de esta respuesta, la Comisión Europea, desde luego no parece inspirar la resolución de la Dirección General de Política Ambiental, que con fecha 13 de febrero desestima las alegaciones de diversas entidades menorquinas, como son: Náutica Menorquina, sociedad anónima; Corporación de Prácticos del Puerto de Mahón; Asociación Amics d'es Port; Grup Balear d'Ornitologia i Defensa de la Natura-

lesa; Entesa, Esquerra de Menorca, y Amics de la mar de Menorca. Son asociaciones que han presentado alegaciones y a las que se ha respondido negativamente por parte de la Dirección General de Política Ambiental.

De cualquier manera, esta resolución administrativa ha sido objeto de un recurso por vía contencioso-administrativa que, sin embargo, no está impidiendo el que por parte de las autoridades portuarias se haya dado la autorización para que se inicien estas obras.

Señorías, no pensamos que un tema de esta naturaleza, como es el de la preservación del medio ambiente, deba ser objeto de discusiones semánticas en el sentido de si es dársena o si es puerto interior, y ya que el reglamento no distingue es por lo que desde el Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya instamos, a través de esta proposición no de ley, a que se suspenda, de conformidad con lo señalado en el artículo 9.º del Real Decreto legislativo 1.302/86, el proyecto de construcción de un puerto deportivo en Mahón. Asimismo, instamos a que se declare de oficio, previo cumplimiento de los trámites previstos en el artículo 102 de la Ley 30/1992, la nulidad de la concesión administrativa de dominio público en el Puerto de Mahón, otorgada por la administración portuaria de Baleares mediante acuerdo del 15 de julio del año en curso.

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

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

El señor **GORTAZAR ECHEVERRIA**: Señorías, realmente, en la propuesta del Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya hay algunos aspectos que llaman la atención.

En primer lugar, hay una objeción de enfoque por cuanto que las funciones de la Cámara son fundamentalmente legislativas, de control o de propuesta, y esta proposición de suspensión de una obra nos parece que no se ajusta exactamente a las funciones que nos corresponden, porque, una de dos, si estamos ante un acto administrativo que se ha aprobado de acuerdo con la ley, eso tiene su propia dinámica y debe efectuarse tal y como está previsto. Si se encuentra en contradicción con la ley, lo que debe hacerse es recurrirlo en vía contenciosa o regular; en consecuencia, paralizar la obra. Nosotros nos tememos que la situación no es ésta, sino que estamos ante un proyecto con los planteamientos legales pertinentes y, en cualquier caso, lo que sí nos parece es que el proyecto de construcción de esta dársena, que no es propiamente un puerto deportivo, se encuentra, digamos, dentro de la legalidad vigente.

La primera cuestión que hay que exponer es que no se trata de un puerto deportivo como tal, sino simplemente de una dársena en una de las zonas del fondo del Puerto de Mahón y de ampliar el número de amarres de 100 a 200; en consecuencia, lo que implicaría la legislación vigente es el establecimiento de un estudio de impacto ambiental de tipo simplificado que va unido a la elaboración del proyecto. Nos parece que la elaboración de ese estudio de impacto ambiental debe hacerse, que en lo sustancial no se al-

tera lo que es la situación del Puerto de Mahón y, por consiguiente, que es un proyecto pertinente para el conjunto de la ciudad y del puerto, aunque hay que tener las precauciones medioambientales oportunas, pero que no se debe acceder a una suspensión de este acto administrativo.

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

El señor **MADRID LOPEZ**: Señoras y señores Diputados, para la comprensión cabal de lo que estamos tratando quiero recordarles que el objeto de esta proposición no de ley, y cuyo título es «Suspensión del proyecto de un puerto deportivo en Mahón, Menorca», conduce a error de apreciación y confundirá cualquiera de los argumentos que aquí manifestamos, ya que no se trata de la ejecución de un nuevo puerto deportivo, sino de una mejora de las instalaciones en el interior de un puerto de interés general ya existente, el Puerto de Mahón, en una zona destinada a usos deportivos en donde, con la construcción de siete pantalanes de longitudes comprendidas entre 24 y 90 metros, se puede servir a 271 usuarios en vez de a los 110 actuales, entre fondeados y atracados en el muelle de ribera.

Es obvio que la instalación de un pantalán en el interior de un puerto no puede tener las mismas exigencias que la construcción de un puerto deportivo. El Plan especial del Puerto de Mahón, de acuerdo con el Plan General de Ordenación Urbana ya aprobado, dedica la zona aludida a un uso deportivo que, por lo demás, coincide, en términos generales, con el actual.

El artículo 21.1 de la Ley 27/1992, de 24 de noviembre, de puertos del Estado y de la marina mercante, establece que los proyectos de ampliación que modifiquen sustancialmente la configuración y los límites exteriores de los puertos estatales deberán incluir un estudio de impacto ambiental, y se sujetarán al procedimiento de declaración de dicho impacto ambiental cuando, por la importancia de la actuación, sean susceptibles de modificar o alterar, de forma notable, el medio ambiente. No es éste el caso del proyecto contemplado.

Utilizando algunos argumentos de la resolución de 13 de febrero de 1995 —recientísima— de la Dirección General de Política Ambiental, por la que se decide a someter a procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental el proyecto de construcción de la dársena deportiva de La Colársega, se manifiesta que el Real Decreto legislativo 1.302/1986, de 28 de junio, de evaluación de impacto ambiental, y su reglamento de ejecución, aprobado por el Real Decreto 1.131/1988, de 30 de septiembre, establecen la obligación de formular declaración de impacto ambiental con carácter previo a la resolución administrativa que se adopte para la publicación o, en su caso, autorización de la obra, instalación o actividad de las comprendidas en los anexos a las citadas disposiciones.

El proyecto de construcción de dársena deportiva en La Colársega, consistente en la instalación de siete pantalanes en la zona más interior del Puerto de Mahón, y el acondicionamiento del actual muelle de ribera de la zona, con una ocupación de dominio público de 27.821 metros cuadrados,

de los cuales, 24.043 corresponden al espejo de agua, no figura entre aquellos que deben someterse obligatoriamente a un procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental. No obstante, la autoridad portuaria de Baleares consultó, con fecha 23 de noviembre de 1994, a la Dirección General de Política Ambiental sobre la necesidad de someter dicho proyecto al procedimiento antes citado.

Podría seguir relatando argumentos de toda naturaleza que dieran una clara visión de que en estos momentos es evidente que no se está tratando de una agresión de ningún tipo ni al medio natural ni, desde luego, a lo que es la propia configuración del puerto. Por otro lado, en los ciudadanos y en el propio Ayuntamiento socialista de Mahón viene siendo ya natural este tipo de reacción de algunos sectores muy determinados que tratan de lograr (y ya ocurrió también con las mejoras realizadas en el propio Puerto, en el paseo, en las instalaciones) una paralización de esta naturaleza, que supondría, de alguna manera, perder un tiempo que no creo que sea conveniente.

En definitiva, señor Presidente, señorías, estamos hablando no de un puerto deportivo en Mahón, estamos hablando de una iniciativa del Ayuntamiento de Mahón que potencia la economía social modestamente, el turismo y posibilidades ampliables a otros usuarios de una instalación hecha y que, desde luego, no va por la línea elitista, sino que está en la línea de que los propios ciudadanos puedan mejorar sus capacidades de desarrollo tanto cultural como deportivo, que es respetuosa con el medio ambiente y mejora el propio puerto.

Señor Presidente, estamos hablando, en definitiva, de una dársena deportiva en el paraje de La Colársega en el Puerto de Mahón. **(La señora Rivadulla Gracia pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivadulla, lógicamente, en todas las intervenciones se hace referencia a aspectos, a grupos, etcétera. No obstante, dado que previamente hemos concedido un minuto en un caso concreto, tiene S. S. medio minuto para poder manifestar esa referencia que se ha hecho.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señor Presidente, solamente para concretar que no pienso que sea esta Comisión la que debe aclarar si allí se ha producido una agresión contra el medio ambiente. Para eso está el estudio preceptivo de impacto ambiental, que debería haberse realizado y no ha sido así.

En cuanto a las manifestaciones del representante del Grupo Socialista en relación a que en Baleares hay una conciencia de que hay un grupo —y no he intuido que se refiere a Esquerra Unida de Menorca— que con sus actuaciones está impidiendo el desarrollo turístico de la zona, quisiera decir, señorías, que es una formación política que no está en absoluto en contra del desarrollo turístico de Menorca, pero que quiere hacerlo con el máximo respeto hacia el medio ambiente, que es una garantía de que ese turismo podrá continuar.

Por otra parte, quiero decir que ha sido gracias a ese grupo de Esquerra Unida de Menorca por lo que esta

misma Comisión ha aprobado instar al Gobierno para que se trasponga totalmente la Directiva comunitaria sobre estudios de impacto ambiental. **(El señor Madrid López pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Madrid, tiene la palabra exclusivamente para calificar la supuesta alusión.

El señor **MADRID LOPEZ**: Señor Presidente, si hay alguna alusión menospreciable en mis palabras, la retiro. Tengo todo el respeto por las actividades espontáneas y organizadas del movimiento vecinal, social y comunitario, eclesiástico incluso. **(Risas.)** Es más, yo estoy agradecido a todas las iniciativas que nos vengan a través de esos movimientos naturales y no a través de editoriales de periódicos, de noticias o de otra clase.

Aquí estaremos siempre para recibir, apoyar y aplaudir a cuantas iniciativas de esta naturaleza se hagan.

El señor **PRESIDENTE**: Lo de los aplausos podría interferir en el impacto medioambiental del sonido y no nos interesa demasiado. **(Risas.)**

— **SOBRE MEDIDAS PARA GARANTIZAR LA CONTINUIDAD DEL SERVICIO DE TRANSPORTE MARITIMO DE LA RIA DE VIGO (PONTEVEDRA). PRESENTADO POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000351.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 4 del orden del día, proposición no de ley sobre medidas para garantizar la continuidad del servicio de transporte marítimo de la ría de Vigo, a propuesta del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, en este caso representando a Esquerda Unida Galega, está motivada porque se encuentra en peligro una línea de pasaje que tiene una amplia solera en la ría de Vigo y que durante más de 30 años ha venido haciendo un importante servicio a todos los ciudadanos y ciudadanas de la ría que necesitaban el transporte entre los núcleos urbanos de Cangas y Moaña con Vigo. Han sido muchísimos los ciudadanos que diariamente utilizaban la línea, cuya concesión corresponde a la empresa Vapores de Pasaje, de forma cotidiana, ya sea para ir al trabajo o para cualquier tipo de servicio que necesitaran en Vigo, núcleo extraordinariamente importante, pero que no son menos Cangas y Moaña, que cuentan cada uno de ellos con alrededor de 50.000 habitantes.

Por tanto, la línea de transporte entre Cangas y Moaña con Vigo por medio de estos vapores ha sido muy utilizada, y puesta en peligro en el momento en que la liberalización del transporte marítimo ha hecho que se cree una

nueva línea por parte de otra empresa, con la cual nosotros no tendríamos mayores problemas, salvo que esta nueva línea solamente garantiza su uso en los meses de verano (junio, julio y agosto) y, además, a las Islas Cíes, es decir, fundamentalmente un uso turístico, con lo cual sólo se utiliza la operación de máxima rentabilidad, se hace un descreme de la línea, se utilizan únicamente las aportaciones más rentables de la misma, que es el transporte turístico a las Islas Cíes, y, sin embargo, lo que sería la parte más social, es decir, el tráfico con Cangas y Moaña, se descrema, no se sirve y queda en serio peligro de que, en el futuro, esta línea con Cangas y Moaña sobreviva.

Esto, además de suponer la pérdida de un importante servicio de transporte en el conjunto de la ría de Vigo entre estos núcleos, pone en peligro a una empresa que tiene 30 trabajadores, a cambio de que se haga con la línea una empresa que solamente realizaría el trabajo durante los meses de verano. Esta línea, además, tiene una ventaja muy importante sobre el transporte por carretera, ya que mientras el servicio de vapor con cada uno de estos núcleos dura 15 minutos, el transporte por carretera dura no menos de 45 minutos sobre estos núcleos y Vigo.

Por tanto, muy al contrario de la solución que de una forma inercial y por medio de la implantación de la actual legislación se está dando, que es la de que haya una línea que solamente se utiliza en los meses de verano y para transporte turístico, muy al contrario de esta inercia que está generando la política real del Gobierno en esta vertiente del transporte marítimo, nosotros tenemos la idea de que lo que hay que realizar es una modernización de la línea actual y que se modernice el servicio entre Cangas y Moaña con Vigo, sea más cómodo y que haya una mayor utilización del mismo.

Por tanto, nosotros solicitamos en nuestra proposición no de ley que el concurso que se realice para esta línea plantee la posibilidad de una línea rentable (difícilmente más de una empresa podría ofrecer una rentabilidad de esta línea); que no solamente tenga lugar en época turística, sino a lo largo de todo el año, para que no se saque la parte del león de esta operación, sino que también se realice el transporte que tiene un importante beneficio social en este caso, y que, sea cual sea la empresa adjudicataria, los 30 trabajadores que actualmente utiliza la empresa Vapores de Pasaje tengan asegurado su puesto de trabajo de cara al futuro, y que en el concurso se exija como condición necesaria la subrogación de estos 30 trabajadores en caso de no resultar adjudicataria la actual empresa concesionaria.

Nosotros consideramos que esta proposición no de ley es muy importante para el transporte en el conjunto de la ría de Vigo. Sería extraordinariamente negativo que un servicio que se ha venido prestando durante tanto tiempo y que ha significado una aportación importante al transporte en la ría se perdiera por una liberalización absolutamente irracional, como la que se está planteando con la actual política del Gobierno en el caso del transporte marítimo.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición con respecto a esta proposición no de ley? **(Pausa.)**

Por parte del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Durán Núñez.

El señor **DURAN NUÑEZ**: En la exposición del señor ponente de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya hay una mezcla general de temas, algunos de ellos muy correctos. En la exposición se dice que desde los poderes públicos se debe garantizar la continuidad de las prestaciones y una calidad y un servicio horario adecuado para un gran número de ciudadanos en los núcleos del litoral, etcétera, al tiempo que se satisfagan las necesidades originales por la prestación adicional de servicios turísticos y de temporada. Eso es correcto. En otra dirección y para eliminar la inseguridad e intranquilidad existente en los trabajadores de la actual empresa concesionaria del servicio, se hace imprescindible tomar una serie de medidas que eliminen las referidas incertidumbres y aseguren la continuidad de los puestos de trabajo. Todo esto es muy correcto y no tiene mucha discusión. El gran problema que vemos es en la proposición no de ley en sí. Aunque la exposición hábilmente presentada por S. S. habla de una línea rentable, sin embargo, y ya entraré dentro de unos minutos en esto, habla de que sea una única empresa, y sobre eso entraremos dentro, repito, de un par de minutos, a explicar la problemática que vemos aquí.

Es verdad que la ría de Vigo, en la cual yo vivo desde hace 54 añitos, tiene muchísimos problemas. Uno de los grandes problemas es que antes de existir el puente de Rande, la comunicación con la península del Morrazo, con Cangas, con Moaña, con Domayo y con San Adrián, era complejísima, muy difícil y sí, de verdad, se tardaba entonces 45 minutos para llegar a Moaña, y a Cangas mucho más. El problema es que ahora no es lo mismo. Con el puente de Rande se tardan 14 ó 15 minutos, porque se va por autopista desde el centro de Vigo hasta prácticamente Moaña, y unos 15 más hasta Cangas, con lo cual ese minutaje que nos comentaba el señor Andreu no es exactamente el mismo. La problemática social ya no es de la misma envergadura de la que dice usted.

Lo que sí es verdad es que se han creado problemas gravísimos, incluso de seguridad ciudadana, con la introducción de líneas de competencia, como dice usted muy bien, bajo el punto de vista de que se va a la «crema», no es tanto «descremar», sino que se intenta ir a la «crema», que es tomar las líneas de verano hacia las Cíes, que es el gran negocio o por lo menos el negocio que logran controlar las líneas en invierno; pero también es verdad que, desde Bayona, que está lejana a la ría de Vigo, se mueve mucha más gente ya que desde Vigo hacia las Islas Cíes, con lo cual entraríamos en una problemática mucho más amplia de controlar otra línea adicional hacia la zona vacacional en verano.

Además de esto tenemos más problemas. Tenemos problemas en el sentido de que si entramos en una sola empresa, y es correcta la idea (por qué no tener una sola y que ésta controle todo), volveríamos un poco a los problemas que ya ha habido con una sola empresa. El problema es muy grande y ha habido varias veces dos o tres empresas que ni siquiera intentaron hacer un cartel que, a lo mejor,

hubiera funcionado bien, aunque no es lo que la Comunidad Europea ayuda a hacer.

El problema que vemos aquí de salida es que no es tan fácil, con una proposición no de ley así, solucionar el tráfico de la ría de Vigo en todos estos puntos que muy bien ha explicado su señoría, pero aquí estamos en el Congreso de los Diputados y tenemos que votar la proposición no de ley en lo que dice, no en el preámbulo, que es correcto, sino en lo que dice. Yo veo que SS. SS. van a tener gran dificultad para votar un punto 1 que diga: Realizar la convocatoria de un concurso público para la adjudicación del servicio... para una única empresa, porque todas las resoluciones de la Comunidad, y yo tengo aquí dos que no tienen nada que ver con un Gobierno socialista ni con ningún Gobierno. Por ejemplo, la Comisión de las Comunidades Europeas de Bruselas, del 4 de noviembre, en la comunicación de dicha Comisión al Consejo y Parlamento Europeo, Comité Económico Social, en lo que se refiere a transporte marítimo de travesías cortas, dice: Sin embargo, las iniciativas o medidas que se lleven a cabo en el marco del fondo del transporte marítimo de travesías cortas no deben dar origen a ventajas artificiales que favorezcan este modo de transporte. La Comisión garantizará el pleno respeto de los principios de competencia libre y leal de los diferentes modos de transporte. Asimismo, la comunicación al Consejo y Parlamento Europeo, Comité Económico y Social de 18 de noviembre de 1992, dice: La Comisión considera muy positivo el compromiso que asumen las industrias para la creación de mercados abiertos y equitativos en los que pueda darse un comercio libre en competencia leal (eso es importante; en eso estoy con S. S. en que no puede ser en competencia desleal). Las directrices sobre política industrial de la Comisión, así como la actual iniciativa en el sector marítimo, dan prueba de que la Comisión trabaja actualmente de forma activa para hacer más abiertos los mercados hasta ahora protegidos.

Amén de todas estas directivas, además, las propias de las leyes antimonopolio y del propio Tribunal español de Defensa de la Competencia no favorecen para nada las compañías únicas, eso está claro. ¿Cómo podríamos solucionar esto? No estoy muy seguro, porque, repito, en la ciudad de Vigo y en la península del Morrazo, que está más afectada incluso que la ciudad de Vigo, existe un debate constante y continuo que no estoy yo muy seguro, repito, de cómo podemos intentar solucionar, y nuestro Grupo se ofrece, con todos los demás, a intentar ayudar a que esto vaya adelante.

Yo creo que la única parte que se podría votar, de acuerdo con todas las directivas existentes y con todos los principios de libre competencia, es el punto 2 que dice: «Garantizar en todo momento la prestación de los servicios de transporte de la ría, incluidos los turísticos o de temporada, con una calidad, seguridad y horarios adecuados.» Ahí es donde quizá, si se llega a hacer un concurso abierto, sí tendrá que exigirse, como de hecho se exige, hasta 1997 ó 2002 —no estoy seguro—, con las Islas Canarias, las islas Baleares y la península, que todas las líneas entren en competencia libre tengan que tener todas ellas una seguridad de horarios, sobre todo en invierno, dentro de los cua-

les se podrían establecer horarios complementarios para no «matarse» entre ellas, porque si todas salen a las doce y vuelven a las tres, no tendríamos ninguna solución. La solución inicial sería, aunque no en el momento procedimental de hoy sino de los próximos días, estudiar un concurso que se refiera a garantizar en todo momento la prestación de un servicio de transportes de ría, de temporada —porque en verano todos van a funcionar—, y que esto se hiciera mediante un concurso libre y abierto en el cual se tuviera en cuenta —y eso sí es preceptivo y legal— que hay que cumplir unos servicios mínimos en invierno y sobre todo en los días entre semana. En verano ya sabemos que incluso en el fin de semana los pueblos que hemos mencionado tienen todas unas playas espléndidas, incluso de las pocas que quedan sin estropear porque no se permite atracar allí, y el tráfico es enorme. En ese caso no habría ningún problema. Lo que tendríamos que garantizar es que en invierno, sin que se «maten» entre sí las empresas, y digo maten entre comillas, y sin que se aborden unos barcos a otros, como ha sucedido, consiguiéramos entre todos una solución.

Tengo que decirle a S. S. que precisamente por las razones que he intentado explicar, con poca o mucha claridad, el primer apartado no lo podríamos votar porque no puede ser una única empresa. Habría que cambiar el punto uno diciendo que haya empresas, etcétera. El punto dos sí lo votaríamos y el punto tres, como es natural, si se hubiera corregido todo esto, se podría votar, pero como creo que el número uno elimina un poco la parte del tres, en principio votaríamos en contra del punto uno, a favor del número dos y nos abstendríamos en el número tres, porque creemos que tiene relación con el uno. Y de momento no puedo decir nada más.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Redondo.

El señor **REDONDO TERREROS**: En cuanto a la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida sobre el transporte marítimo de la ría de Vigo, es oportuno expresar mi solidaridad y la de mi Grupo con los pescadores del *Estai* y nuestro rechazo a una forma de actuar basada en la exacerbación del nacionalismo canadiense y en la sinrazón jurídica y humanitaria, así como de un gran alejamiento, me parece a mí, de las normas internacionales por parte del Estado de Canadá. Hablando de Vigo, con la actualidad que tenemos hoy encima de la mesa, era imprescindible empezar, y creo que con el apoyo de todos los grupos, expresando nuestra solidaridad con los pescadores del *Estai*, que están pasando por una situación bien difícil.

Una vez dicho esto que, como decía, lo imponía la actualidad, coincidimos, como no podía ser de otra forma, con la importancia que deja entrever la proposición no de ley de Izquierda Unida. Para los núcleos urbanos que bordean la ría de Vigo tiene una gran importancia social y, cómo no, también de carácter económico. En ese sentido diré en esta introducción que con el compromiso de este Grupo y del propio Gobierno no corre peligro el servicio, de ninguna manera, se lo puedo asegurar al representante de Izquierda Unida para que no tenga esa preocupación.

Por otro lado, me gustaría establecer desde la posición del Grupo Socialista una referencia a la normativa que regula esta clase de servicios y que ya la ha hecho el representante del Grupo Popular, desde la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante 27/1992, hasta la resolución del 11 de junio de 1984, en el convencimiento de que la proposición no de ley está impregnada de voluntarismo, y para quitar cualquier impresión negativa diré que está impregnada de muy buena voluntad, pero me parece que gozará de muy poca eficacia. El representante del Grupo Popular ha hecho referencia a la normativa europea. Tengo que decirle también que la Ley 27/1992, a la que he hecho referencia, de puertos del Estado y de la Marina Mercante, en su artículo 80 prescribe que la realización de la navegación de línea regular interior quedará sujeta a autorización administrativa. Es decir, ni concesión ni concurso; autorización administrativa. El Real Decreto de 1984, que no está derogado, establece que la regulación del transporte marítimo de aguas interiores se someterá a un régimen de autorización por parte del Ministerio correspondiente. La Orden Ministerial que lo desarrolla, en su artículo 2, prescribe que será la Dirección General de la Marina Mercante —por lo tanto, es competencia del Estado— la que defina el conjunto de condiciones a cumplir. Y la resolución que desarrolla, a su vez, la Orden Ministerial plasma las condiciones que se deben cumplir, resolución que consideramos junto con el Gobierno y la Dirección General de la Marina Mercante —y en esto podríamos coincidir con el representante de Izquierda Unida—, que debe modificarse, teniendo en cuenta las nuevas circunstancias que rodean el tema de la navegación interna.

Por consiguiente, tanto la Ley, como el Real Decreto, como la Orden Ministerial, como la resolución de un mes posterior no configuran el transporte de la ría de Vigo como un servicio público. Esto no quiere decir que no tenga un interés importantísimo de carácter social, pero no lo configura como un servicio público, como, por otra parte, ocurre con gran parte del transporte aéreo o el transporte por carretera. Esto se tenía que decir para saber qué eficacia tiene la proposición, hecha de buena fe, desde luego, por parte de Izquierda Unida.

Desde nuestro punto de vista, tengo que decir que existe una regulación jurídica, y no existen motivos para cambiarla, que define que no son los entes públicos, la Administración, los que tienen el derecho preexistente a prestar este servicio, sino que tienen el derecho preexistente a realizar tal actividad los particulares, derecho, por otra parte, que debe ser encauzado y delimitado, teniendo en cuenta el interés público, por lo que la Administración está obligada a otorgar autorización a cuantas empresas lo soliciten y cumplan los requisitos establecidos. Por lo tanto, estoy estableciendo una posición diametralmente contraria a la de la proposición no de ley defendida por el representante de Izquierda Unida. La autorización propone que sean las empresas que cumplen estos requisitos las que puedan prestar ese servicio.

Tampoco es posible adjudicar el transporte a una única empresa, aunque puede ser que de hecho sólo sea una empresa la que lleve a cabo ese transporte. Por cierto, ha-

ciendo referencia a la legislación, tengo que decir que el artículo 64 de la Ley de Contratos del Estado, que se menciona con frecuencia en las intervenciones parlamentarias de algunos grupos de la oposición, impide que los servicios puedan ser autorizados en régimen de monopolio, salvo que una ley determine lo contrario o lo autorice expresamente. Son argumentos que nos hacen interpretar la proposición no de ley de Izquierda Unida, como decía antes, como de buena voluntad pero poco eficaz, a nuestro juicio.

Consideramos, como considera también el Gobierno, la Dirección General de la Marina Mercante y el Ministerio, que es necesario, y por otra parte tengo que decir que se está confeccionando, uno nuevo proyecto de resolución en sustitución de la del 11 de junio de 1984, que establecerá unos requisitos de seguridad, calidad y horario más rígidos que los que pueda contener la orden de 1984.

Con esto se establece claramente nuestra posición que, como decía, es contraria a la aprobación de la proposición no de ley en relación con los puntos primero y segundo. Tengo que decir, para que quede perfectamente claro, que la resolución a la que he hecho referencia en algunas ocasiones establece unos mínimos, tanto de calidad como de seguridad y de horarios, suficientemente importantes. Así, por ejemplo, asegura un mínimo de servicios desde las seis horas, que será la primera salida, hasta las veintiuna treinta horas, cada media hora, por ejemplo, en cuanto a la frecuencia, para que quede perfectamente claro que ese servicio seguirá mejor y con más frecuencia de la que ha tenido hasta ahora. Efectivamente, la propia resolución próxima incrementará los requisitos de calidad y, cómo no, necesariamente los de seguridad. Por eso nosotros nos vamos a oponer a la proposición no de ley de Izquierda Unida.

Lo mismo podía decir en relación con el apartado 3. Creo que entra en contradicción clarísima con el artículo 44 del Estatuto de los Trabajadores, que impide una transmisión de trabajadores de una empresa a otra si no se dan unas determinadas circunstancias que en este caso no se dan, y, por otro lado, también está totalmente en contra de la sentencia del Tribunal Supremo del 5 de abril de 1993. Son motivos suficientes de carácter jurídico, de carácter sociológico, de carácter económico, como para que nosotros nos opongamos a esta proposición no de ley de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: ¿El señor proponente tiene algo que manifestar con respecto a una propuesta, teniendo en cuenta que puede interferir en las votaciones, hecha por el portavoz del Grupo Popular?

El señor **ANDREU ANDREU**: Entiendo, de la posición que ha expresado el Grupo Popular, que desea votación separada de cada uno de los puntos. Creo entender eso. Por tanto, reglamentariamente, usted, señor Presidente, será el que interprete el Reglamento, pero creo que es correcto.

El señor **PRESIDENTE**: Con su matización la decisión que tome la Presidencia es mucho más fácil en estos momentos con el consenso de la Comisión.

— **RELATIVA AL PROYECTO DE CONSTRUCCIÓN DEL CUARTO CINTURON EN EL AREA METROPOLITANA DE BARCELONA. PRESENTADA POR EL GRUPO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000386.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos, pues, al último punto del orden del día, proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, sobre el proyecto de construcción del cuarto cinturón en el área metropolitana de Barcelona.

Para defender la proposición no de ley tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señor Presidente, señorías, el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya está convencido de que la mejor manera de contribuir al reequilibrio territorial dentro de la región primera o la del área metropolitana de Barcelona y de evitar el crecimiento de Barcelona como una mancha de aceite es facilitar el hecho de que las ciudades que forman la segunda corona sean independientes del sistema barcelonés central y que tengan un nudo de comunicaciones que sea ágil y eficaz.

Pero en vez de hablar nosotros de autovía o cinturón, pensamos que es necesario hablar de un eje de comunicaciones entre estas ciudades que tenga en cuenta una visión intermodal de transportes, en consonancia con lo que son las exigencias del crecimiento sostenible. Este eje pensamos que debería tener en cuenta tres pilares como son la red viaria, la red ferroviaria y la prioridad del transporte público. El diseño de esos tres pilares se debería abordar de forma simultánea, porque pensamos que es necesario empezar a pensar seriamente en la idea de una movilidad sostenible.

Es por eso por lo que presentamos esta proposición no de ley, porque el proyecto del cuarto cinturón en el área metropolitana de Barcelona está radicalmente en contra de estos principios y de hecho está provocando un alto rechazo social por parte de movimientos asociativos, pero también por parte de los ayuntamientos afectados. En realidad en este proyecto se superponen dos proyectos distintos inicialmente: uno que fue impulsado por la Generalitat de Cataluña, que está incluido en el plan autonómico de carreteras y que consiste fundamentalmente en una vía rápida, tipo autovía, que uniría las ciudades de la segunda corona metropolitana, también llamadas ciudades maduras, como son las de Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedés y Vilanova y la Geltrú. El segundo proyecto es el que promueve el MOPTMA y consiste en una derivación de la autopista A-7 a su paso por el área metropolitana de Barcelona, a modo de *by-pass*, con el argumento de que según los cálculos técnicos del Ministerio, el tráfico se saturará en el próximo milenio. La duplicidad prevista en el proyecto se inicia en Sant Celoni y acabaría en Abrera, punto a partir del cual volvería a unirse a la A-7. Esta vía formaría parte de un proyecto de mayor alcance contemplado ya en el

Plan Director de Infraestructuras, que supondría la duplicación de la autopista A-7 desde Valencia hasta la frontera francesa. Pero al parecer estos dos proyectos se han unido y el proyecto resultante está sometido al trámite de información pública.

Desde el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya nos oponemos rotundamente al proyecto del cuarto cinturón, porque lo consideramos innecesario y porque su construcción atenta contra los principios de desarrollo sostenible y la conexión de éstos con el quinto programa de desarrollo y medio ambiente aprobado por la Unión Europea. Señorías, creemos que es innecesaria la plasmación de este proyecto, porque en la actualidad ya existe un sistema de vías rápidas que une a las ciudades antes mencionadas a través de las autopistas A-7, A-18 y A-19. Es más, la propia coordinadora de ciudades intermedias, a la que antes me he referido, integrada por todas las ciudades afectadas, en su declaración de 23 de noviembre de 1994 en Vilafranca del Penedés solicitaba una ronda interurbana de la segunda corona metropolitana, con una visión intermodal y de conexión de los centros urbanos que supere el actual esquema de grandes vías segregadas, radiales o transversales, muchas de ellas de peaje, que parten del territorio, y continuaba afirmando esta coordinadora en su documento que la ronda interurbana de la segunda corona metropolitana que proponemos ha de tener un trazado que aproveche al máximo posible la red viaria existente, con un criterio de mínimo impacto sobre el medio ambiente. O sea, aprovechar al máximo la red viaria existente significa no construir un cinturón de nueva planta.

Por lo que se refiere a la propuesta de la vía orbital del Ministerio, es tanto más rechazable que la anterior, porque antes de desdoblarse la autopista A-7, debería pensarse en potenciar el transporte ferroviario, teniendo en cuenta su situación actual, que es que la línea de Barcelona-Valencia en velocidad alta está a punto de ser operativa, y el enlace con la frontera francesa en alta velocidad en fase de proyecto avanzado, y, señorías, llegado el caso y haciendo uso de la infraestructura existente, cabría ampliar el número de carriles de la actual autopista A-7. Hay que tener en cuenta que el tráfico de paso por el área metropolitana es bajo y que las vías centrales de la autopista A-7 están vacías a su paso por Sant Cugat, debido al peaje.

Lo que es más importante para nuestro Grupo, señorías, es que el proyecto del cuarto cinturón no está concebido como una pieza más de un sistema intermodal que tenga en cuenta simultáneamente la red viaria, las alternativas ferroviarias y la promoción del transporte público, y hoy en día los grandes proyectos de movilidad que obvien la perspectiva intermodal deberían ser condenados al ostracismo.

Por esto, señorías, teniendo en cuenta el criterio de hacer la mínima superficie de nueva asfaltada y potenciar al máximo los sistemas ferroviarios, tanto de viajeros como de mercancías, instamos al Gobierno, a través de esta proposición no de ley, a que, en primer lugar, se abandone el proyecto de construcción de la vía conocida como vía orbital entre Sant Celoni y Abrera, con paso por el norte de Granollers, Sabadell y Terrassa. Segundo, destinar los cré-

ditos previstos para la vía orbital en el programa de inversiones del MOPTMA a una actuación intermodal en el área metropolitana de Barcelona, y este proyecto debería contener las siguientes actuaciones. Primero, introducción de mejoras en la red local actual. Segundo, construcción de la ronda ferroviaria del Vallés. Eso supondría el trazado directo que uniría con ancho ibérico las poblaciones de Martorell y Mollet, pasando por Terrassa y Sabadell. Este trazado aprovecharía parte de la infraestructura ferroviaria ya existente, como ha quedado reflejado en el plan territorial de la Generalitat de Cataluña. Tercero, promover la puesta a punto de una red exprés de autobuses entre las poblaciones que conforman la segunda corona de ciudades metropolitanas en colaboración con la Generalitat de Cataluña. Por último, el impulso de una política de rescate de peaje en el sistema definido por la autopista A-7.

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

Tiene la palabra, en nombre del Grupo Catalán de Convergència i Unió, el señor Recoder.

El señor **RECORDER I MIRALLES**: Señor Presidente, el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya nos propone que votemos favorablemente una proposición no de ley que incluye dos puntos, el primero, escueto, pero muy claro, el segundo que además de hacer una propuesta determinada, que luego comentaremos, plantea una serie de actuaciones a realizar en el ámbito de la mejora del transporte en el área de Barcelona, y todo ello con relación al proyecto de la autovía Sant Celoni-Abrera, también conocida como la B-40. Este, como ya ha dicho la señora Rivadulla, es un proyecto antiguo, de hecho viene del plan director territorial del área metropolitana de Barcelona del año 1966, donde ya se preveía, cara al futuro, esta vía, que tenía como objetivo esencial descongestionar el tránsito de Barcelona ciudad, permitiendo, a su vez, el crecimiento de su área directa de influencia o gran Barcelona. Sin embargo, este proyecto queda simplemente como tal, como proyecto y no se recupera hasta la aprobación del plan de carreteras de Cataluña, que también ha citado la señora Rivadulla, concretamente en el año 1985. Este plan de carreteras es aprobado en el Parlamento de Cataluña con el voto favorable de todos los grupos parlamentarios presentes. En ese plan se concibe esta vía como una autopista entre Mataró, Granollers, Caldes de Montbui, Sabadell, Terrassa y Martorell, donde enlazaría con la A-7. Se propone como una autopista porque la propia normativa de carreteras de Cataluña descarta absolutamente la autovía por considerarse que en ella recaen una serie de condiciones que disminuyen la seguridad de la circulación.

El año pasado salta la noticia de un nuevo proyecto del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente en fase muy incipiente de estudio y en sentido similar a la propuesta aprobada en el Plan de carreteras de la Generalitat; pero por las noticias que tenemos nosotros y por la propia presentación que realizó del proyecto el Director General de Carreteras del MOPTMA simplemente

se trata de un proyecto en fase de estudio inicial y, como se planteaba, dirigido a efectuar las pertinentes reservas de suelo para el día futuro que se decida acometer esta vía, dada la necesidad de efectuar estas reservas de suelo ante el crecimiento acelerado tanto urbano como industrial en el área del gran Barcelona.

En medio de este panorama aparece la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, que supongo está motivada por el impacto que el anuncio del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente produjo en la opinión pública. Debo decir que creo que es una iniciativa poco reflexionada y digo poco reflexionada porque se nos propone abandonar un proyecto que, como decía antes, se encuentra en fase inicial muy incipiente y, en segundo lugar, destinar unos créditos a otras actuaciones, créditos que supongo no deben existir. En cualquier caso, en los Presupuestos generales que aprobamos en esta Cámara para el año 1995 no existía ninguna referencia, cosa que, por otro lado, es consustancial a un proyecto en esta fase tan inicial de estudio. Por tanto, no podemos destinar a otros objetivos unos créditos que, repito, que yo sepa, no existen y, si estoy equivocado, pido que se me corrija.

En consecuencia, creo que es un debate que está fuera de tiempo e incluso fuera de lugar. Me parece ciertamente fuera de lugar vincularlo al desarrollo sostenible, concepto fundamental en un desarrollo económico equilibrado que no comprometa el futuro del medio ambiente, no del país, sino del planeta. Es un debate en el que difícilmente podemos establecer vinculación directa con el quinto programa comunitario sobre medio ambiente, como también se señala en la proposición no de ley; al menos yo no tengo tan claro que exista esta vinculación de entrada.

Otro debate distinto es el relativo a la problemática derivada del uso del automóvil y sus alternativas. Este es un debate importante, un debate de futuro, pero también de actualidad y creo que con la tramitación en la Cámara del Plan Director de Infraestructuras se pueden realizar importantísimas aportaciones al respecto.

Nuestro grupo parlamentario avanza que está por la potenciación clara de las alternativas al automóvil por imperativos de capacidad de las vías, por imperativos medioambientales y, en definitiva, por imperativos de calidad de vida; pero entiendo que no es el debate de hoy, aunque con esas premisas estamos dispuestos a estudiar en el futuro todas las soluciones y alternativas que se planteen.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Popular, tiene la palabra el señor Milián.

El señor **MILIAN MESTRE**: Este debate, como ha dicho muy bien el señor Recoder, nos interesa hasta cierto punto en virtud de una serie de circunstancias que, en cualquier caso, entendemos serían tardías. En primer lugar, Barcelona y su área metropolitana ya es una conurbación, es un hecho irreversible; el pecado lo cometieron generaciones anteriores o regímenes anteriores, pero lo cierto es que está ahí.

En segundo lugar, esto exigiría una política nueva y urgente de reordenamiento del territorio que no es fácil en este momento, cuando se han cometido y perpetrado tantas irregularidades y exageraciones.

En tercer lugar, creemos que lo que de verdad podría proporcionar una nueva filosofía del planteamiento urbanístico sería una descongestión de los centros industriales que redistribuyeran la población de forma sistemática.

Con estas tres premisas, que entendemos serían planteables en un debate general antes de acometer un caso específico como el que nos ocupa, queremos hacer un pequeño análisis de nuestra postura respecto a la proposición no de ley.

En la exposición de motivos de la proposición de Izquierda Unida se dice no ser necesaria la construcción de este cuarto cinturón. Entendemos que la opinión de la Generalitat al contemplar un nuevo plan autonómico de carreteras y del Moptma al contemplar su necesidad e incluir ciertas actuaciones por parte del Plan Director de Infraestructuras, son contrarias al criterio manifestado por el proponente. El Moptma ha programado estas inversiones en el plan de actuaciones prioritarias del período 1993 a 1995, que se está ejecutando en 1994, en 1995 y previsiblemente, por las circunstancias económicas y presupuestarias, se va a prolongar en 1996.

Respecto a las afirmaciones sobre el transporte ferroviario, entendemos hay que señalar que la velocidad alta de la línea Barcelona-Valencia, en fase avanzada, y el AVE que enlace con la frontera francesa no tienen que ver con el tráfico de cercanías de forma directa que resolviera problemas de transporte entre las ciudades que configurarían la actuación del cinturón en cuestión.

La dotación presupuestaria para el AVE, en 1995, por otra parte, es casi ridícula y, además, está por ver cuándo será una realidad este proyecto, puesto que el Ministro Borrell recientemente hizo algo así como una remisión «ad calendas graecas», remitiéndonos por lo menos a 10 años a la vista de lo previsto.

En el punto uno de la proposición no de ley, el abandono del proyecto de vía orbital es una decisión que puede afectar negativamente a los ciudadanos que se veían beneficiados por esta nueva infraestructura. Esta infraestructura está contemplada en el plan de actuaciones prioritarias conocido como plan puente, en este momento en plena ejecución.

Entendemos que es una decisión política la que debe condicionar una posición al respecto, pues si bien se puede defender que existen infraestructuras suficientes en la zona, no es menos cierto que tienden de forma sistemática al colapso, y mucho más con experiencias recientes, cual ha sido el gran cinturón de Barcelona, estrenado en 1992, que se está haciendo absolutamente impracticable y que la mayoría de las entradas a Barcelona, por otra parte, son de régimen de peaje, siendo las alternativas sin peaje objeto de trazados con una alta densidad de tráfico debido a su itinerario.

Como dato relacionamos las consignaciones presupuestarias de 1995, si bien no todas coinciden con lo que afecta a la proposición no de ley. Los créditos presupuestarios

consignados en el anexo de inversiones reales del Moptma para 1995, por lo que afecta a esta zona, son los siguientes: red arterial de Barcelona, 4.224,79 millones de pesetas; autovía de Baix Llobregat, 9.000 millones de pesetas; permeabilización autopista del Maresme, A-19, con la nacional II, 2.083 millones de pesetas.

Las consignaciones previstas en el plan de actuaciones prioritarias de carreteras, que se está ejecutando desde el año 1994 hasta que se presente el futuro segundo plan de carreteras, previsiblemente el año próximo, son las que de alguna manera afectan a autovías mencionadas en la proposición no de ley. En este caso es Abrera-Sant Celoni —58 kilómetros—, con 48.000 millones de pesetas; Martorell, cinturón litoral —19 kilómetros—, con 30.744 millones de pesetas; Palafolls-Massanet-Girona, I Fase —6 kilómetros—, 2.000 millones de pesetas.

En este plan existen además unas partidas destinadas a actuaciones en medio urbano, en el área de Barcelona, y en acondicionamientos. La importancia de las consignaciones del plan puente hablan por sí mismas y a buen seguro que ha levantado expectativas importantes en la zona entre los ayuntamientos y muchos de sus habitantes. Por otra parte, la negociación con la Generalitat parece ser, fuera de toda duda, una conveniencia.

Las actuaciones referidas en el plan puente son programadas presupuestariamente en las consignaciones; las señaladas se referían a 1994, 1995 y siguientes. Además existe una consignación presupuestaria de 2.007 millones de pesetas, dentro del Programa 513 D, creación de infraestructura de carreteras, servicio 38, Dirección General de Carreteras, en el concepto 76, transferencia de capital a corporaciones locales, subconcepto 1: convenio ayuntamiento de Barcelona y consejos comarcales, etcétera.

En el Plan Director de Infraestructuras, que en este momento se halla en fase de debate en la Ponencia del Congreso, se propone en el horizonte del plan, en el año 2007, completar una autovía de gran capacidad a lo largo de todo el itinerario de la Junquera a Alicante, además de la autopista de peaje existente. En el caso del tramo de la Junquera-Barcelona-Valencia se habla de una autovía costera, paralela a la carretera existente, que conectará con los viarios urbanos y metropolitanos de Barcelona, aprovechando en lo posible la carretera actual e integrando en ellas las variantes de poblaciones que sean construidas.

Dentro de las actuaciones en el medio urbano a que se refiere el Plan Director de Infraestructuras, se hace especial mención al nuevo cinturón viario del área metropolitana Barcelona B-40, que se construye como una variante de la A-7, entre Montmeló y Papiol y que formaría parte del nuevo itinerario descrito como de gran capacidad.

Por lo que se refiere al punto segundo de la proposición no de ley, se pide que los créditos presupuestarios que figuran en el Anexo de inversiones reales del Moptma con destino a la vía orbital Abrera-Sant Celoni se destinen a una actuación intermodal en el área metropolitana de Barcelona.

El punto a) resulta impreciso ya que no se especifica qué mejoras ni siquiera si existen directrices de la propuesta.

En el punto b) se pide la creación de una nueva infraestructura ferroviaria, que entendemos es de cercanías. No nos oponíamos a esto siempre que los estudios de tráfico demostraran la rentabilidad económico-social de la misma y que conllevara la no saturación de las infraestructuras viarias, si bien no disponemos de datos suficientes ni de los correspondientes estudios que nos permitan apoyar en este momento tal propuesta. En el presupuesto de 1995 se contemplan los siguientes créditos en cuanto a infraestructura ferroviaria que se mencionan en la proposición no de ley: Cercanías ferroviarias de Barcelona, 450 millones de pesetas; acceso ferroviario a grandes ciudades de Barcelona, 2.998 millones de pesetas; AVE Barcelona-frontera francesa, ridícula cantidad, 150 millones de pesetas.

En el punto c) propone la puesta a punto de una red exprés de autobuses, que no deben en ningún caso ser objetos de fondos del Anexo de inversiones reales del Moptma. Esta actuación correspondería al ayuntamiento y a la Generalitat a través de la entidad que gestione el transporte metropolitano.

La propuesta del punto d), que supone una política de rescates de las autopistas de peaje, es una medida que, en caso de contemplarse, debería hacerse a nivel estatal y con una política definida que debiera tener su origen en la estrategia de actuaciones y financiación del Plan Director de Infraestructuras. Este diputado, por tanto, cree que no siendo una idea descartable, debe ser objeto de una estrategia nacional y no cabría en la proposición que estamos discutiendo en este momento.

Todas estas medidas serían una alternativa a la construcción de nuevas infraestructuras paralelas o alternativas a las de peaje, pero éste es un tema que probablemente requiere un debate mayor en profundidad, que establezca una filosofía de prioridades y suficiencias que, en este momento no estamos en condiciones de acometer mucho más cuando se están ya planteando de facto una serie de proyectos vía presupuestos.

En definitiva, nosotros pensamos que la abstención o la negación —probablemente la segunda— a esta proposición no de ley va a ser formulada por nuestros grupos en base, y siento decirlo, a cinco criterios. Primero, criterio de oportunidad política. Entendemos que no es el momento, planificados como están muchos de estos proyectos, obras que ya están en vías de ejecución y muchas de ellas en vía de estudio. Segundo, inconcreción de la propuesta alternativa, y lo he analizado suficientemente. Tercero, por suprimir actuaciones que están ya presupuestadas y posiblemente iniciadas en parte muy importante, lo cual obligaría a una rectificación y, en muchos casos a lo mejor, a una vuelta atrás en procesos de expropiaciones, etcétera. En cuarto lugar, se insta al Gobierno a actuaciones en materia de transporte urbano de viajeros por carretera que son objeto de decisiones competenciales de las comunidades autónomas y de las corporaciones locales. Por último, marcaría una estrategia de rescate de peajes de la que aún queda por determinar su conveniencia parcial o total, así como para casos puntuales o generalizados.

Estos son, pues, los criterios que animan a nuestro grupo parlamentario a la hora de analizar la propuesta que

ha formulado Izquierda Unida y que, aun no remitiendo cierto interés por puntos parciales de la misma, entendemos que debería ser producto de un debate mucho más profundo de filosofías de urbanización, de reordenación de conurbaciones, como Barcelona, que, en definitiva, creemos que ya han nacido, se están desarrollando y lo que hay que hacer es procurar que su desarrollo futuro, no presente, sea equiparable, sea compensable a lo que ahora se está reordenando a través de la vía fáctica y no de la proyección previa y del presupuesto establecido.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, finalmente, en nombre del Grupo Socialista, el señor Sabaté.

El señor **SABATE IBARZ**: Muy rápidamente, aunque quizás luego tendremos que extendernos más, quiero decir que no se puede abandonar el proyecto de construcción de esta vía, conocida como orbital, porque no existe tal proyecto de construcción. Consiguientemente, no se pueden destinar los supuestos créditos previstos para esta vía porque tampoco existen. No es posible pedirle al Gobierno que introduzca mejoras en la red local actual porque no es su competencia. Tampoco es competencia del Gobierno promover la puesta a punto de una red exprés de autobuses, sino que es del gobierno de la Comunidad Autónoma y es muy difícil impulsar una política de rescate de peajes en el sistema definido por la autopista A-7. Aquí terminaríamos. Además, si añadimos que Iniciativa per Catalunya en el Parlamento de Cataluña ya se manifestó a favor de esta vía, creemos que todavía podríamos concluir con más razón nuestra intervención.

Sin embargo, creo que por la importancia de esta vía, largamente esperada en algunos núcleos y zonas de Cataluña, tenemos que hacer algunas consideraciones. La primera es que simplemente con decir que es innecesaria no es suficiente; en todo caso, habría que demostrarlo. Todos los estudios y previsiones que se han hecho hasta la fecha, como, por ejemplo, los que sirvieron de base para la elaboración del PDI, prevén un incremento muy notable del tráfico de viajeros y mercancías a lo largo del corredor mediterráneo, lo que obligará al doblamiento de su capacidad actual mediante una nueva vía de elevada capacidad entre la frontera francesa y Alicante. En este marco se ha dado prioridad en estos momentos al estudio, que no proyecto todavía, del tramo Abrera-Sant Celoni, que deberá seguir hasta Massanet, por el Norte, y hasta Tarragona, por el Sur. Estamos hablando del recorrido a través de Cataluña.

Por otra parte, es necesaria la mejora de la conexión interna y externa de las poblaciones de la llamada segunda corona para permitir incrementar su capacidad de acogida de actividades económicas y de residentes. Además de eso, los flujos en el área metropolitana, especialmente en la depresión prelitoral, son muy intensos y rápidamente crecientes. No olvidemos que en los últimos 15 años la evolución del tráfico en las vías que discurren por el territorio de que hablamos se ha incrementado en algunos casos más del 400 por ciento. Antes que añadir permanentemente carriles a una infraestructura ya saturada, es preferible desgestionar el territorio y ofrecer una nueva vía a zonas

con deficiente accesibilidad. Pero, además de la finalidad de aumentar la capacidad del corredor mediterráneo, esta nueva vía tiene que permitir absorber una parte significativa de la movilidad del área metropolitana, tanto interna de conexión entre las ciudades de la segunda corona, aliviando de esta manera la carga sobre la A-7 y la B-30, como externa en una mejora significativa de la relación entre éstas y las zonas del Sur, Vilafranca-Tarragona, y especialmente el interior, Igualada-Lleida. Esta, señor Presidente, señorías, es quizá la principal razón de nuestra oposición a la proposición no de ley: las nuevas posibilidades de desarrollo para las zonas del sur y del interior.

Por tanto, creemos que no es contradictorio con lo que la Coordinadora de ciudades intermedias solicitaba en noviembre último, como ya se ha citado aquí por la interviniente del grupo proponente, cuando hablaba de ronda interurbana de la segunda corona metropolitana, de conexión de los centros urbanos, porque no estamos hablando de vías segregadas —borearía por el norte los núcleos de Tarrasa, Sabadell y Granollers—, ni radiales, como se puede deducir de lo que aquí se ha dicho, potencia el corredor prelitoral y no es una estructura radial centrada en Barcelona. Como se puede deducir de lo que se afirma, tampoco será de peaje, y nuestro grupo suscribe que sea un trazado que aproveche al máximo la red viaria existente, por supuesto —y en esto coincidimos—, y con el mínimo impacto sobre el medio ambiente.

En resumen, las funciones de esta autovía, desde nuestro punto de vista, deben ser: incrementar, por una parte, la capacidad del sistema viario del corredor mediterráneo en su tramo más cargado; dar continuidad a la autovía Lleida-Igualada-Martorell, por el norte del Vallés, evitando la interrupción de su trazado en la aglomeración de Barcelona; mejorar de forma sustancial la comunicación transversal de los núcleos situados en la segunda corona metropolitana; y aliviar la carga de tráfico prevista para el año 2000 en la B-30, de más de 110.000 vehículos/día y en la A-7 de 65.000 vehículos/día, entre Granollers y Massanet.

Por otra parte, las características de esta nueva infraestructura son de mucha importancia. Por una parte, la gratuitad de la vía. Está proyectada como una autovía libre de peaje, que conectaría a su vez con las autovías estatales Martorell-Lleida y Martorell-San Felú de Llobregat, puerto, autovía del Baix Llobregat, en construcción, y ninguna de ellas de peaje.

Como se ha dicho aquí por parte de intervinientes de otros grupos, es coherente con la planificación territorial, puesto que además de responder a una determinación del PDI, forma parte de un itinerario previsto explícitamente en el plan territorial general de Cataluña para fomentar las relaciones entre los sistemas urbanos con potencial de reequilibrio territorial, el eje prelitoral desde Sils, en Girona, hasta Montroig, en Tarragona, discurrendo por la base de la sierra prelitoral.

Es coherente, además, con la planificación sectorial de carreteras. Un trazado similar al de la autovía orbital figuraba ya en la red arterial metropolitana de 1974 y se recoge en la adaptación (mayo de 1994) del Plan de carreteras de la Generalitat.

Está recogida también, por otra parte, en el planeamiento urbanístico, en el tramo entre Abrera y Las Franquesas. Los municipios disponen ya en su planeamiento general de reserva urbanística para el denominado cuarto cinturón y desde Las Franquesas hasta Sant Celoni, la Dirección General de Urbanismo de la Generalitat está definiendo y acordando con los municipios correspondientes la franja de reserva que incluye un trazado probable.

Esta infraestructura puede tener también un elevado grado de conexión, puesto que al tratarse de una autovía que atravesará un territorio densamente poblado y estar libre de las limitaciones que establece el peaje, la autovía orbital dispondrá de un elevado número de accesos y enlaces a distinto nivel con las carreteras de la red viaria básica y secundaria. Esto permitirá su utilización por buena parte de los desplazamientos intrametropolitanos de su ámbito de influencia, contrariamente a lo que se dice en la exposición de motivos del grupo proponente. Tendrá también una adecuada inserción en el territorio, por lo menos eso esperamos, tanto por su inserción dentro de la franja de reserva urbanística realizada o en trámite de discusión con los municipios afectados, como por el ajuste de la rasante y los enlaces de la carretera. Esta autovía puede perfectamente integrarse urbanística y paisajísticamente en las diversas características del territorio de su entorno, evitando especialmente el efecto barrera.

Dos características, finalmente, merecen nuestra consideración. Estamos seguros de que esta infraestructura puede tener un respeto especial con el medio natural. El trazado elegido para la autovía —estamos seguros— tendrá como objetivo minimizar la afección a zonas de calidad ambiental elevada. En este sentido, el estudio informativo de la vía proyectada que se ha ordenado y parece que ya está concluido, incluye un estudio previo de impacto ambiental, que se someterá conjuntamente con él a información pública. Antes de culminar este estudio, se efectuará lo que se denomina una consulta previa medioambiental, en la que se expone públicamente una memoria-resumen con las alternativas de trazado a considerar y sus principales características desde el punto de vista ambiental. Las alegaciones presentadas en ambos procesos serán analizadas e informadas y generarán la declaración de impacto ambiental, publicada en el «Boletín Oficial del Estado», y cuyas prescripciones deberá recoger el proyecto correspondiente y ser objeto de un adecuado seguimiento.

Por todas estas razones, nuestro grupo entiende que tiene que votar en contra de la proposición no de ley. Esta proposición no de ley todavía tiene algunas otras propuestas a las que antes ya nos hemos referido muy rápidamente. Los planes de cercanías en relación por el Moptma no contemplan, de momento, una nueva ronda ferroviaria por el Vallés, dada su dudosa eficiencia para movilizar flujos de demanda, aunque, como ya se ha manifestado aquí, estamos abiertos a que si los estudios que serían preceptivos demostraran que esa nueva infraestructura ferroviaria puede tener rentabilidad económica, también estaríamos de acuerdo. Los otros puntos no corresponden, como ya hemos dicho antes, a la Administración central y, por tanto, nos ahorramos comentarlos.

Finalmente, en cuanto al rescate de peajes en autopistas, es un tema complejo que no se puede despachar de una manera tan simplista; una política de rescates de peajes en autopistas es inviable tal como se plantea. Las autopistas nacionales de peaje, como saben SS. SS., están reguladas por una normativa específica que forma parte de los contratos de concesión suscritos por las respectivas sociedades concesionarias y la Administración concedente. Dicha normativa establece unos derechos y obligaciones tanto para la Administración como para el concesionario. Entre los derechos de este último se incluye el cobro de un peaje con arreglo a las tarifas aprobadas. La supresión de dicho derecho no sólo rompería el equilibrio económico-financiero de la concesión que la Administración viene obligada a mantener con el consiguiente pago de indemnizaciones de elevada cuantía si el desequilibrio se produce por decisión de la misma, de la Administración concedente, sino que también desvirtuaría la propia naturaleza contractual de la concesión al revocar el derecho esencial de una de las partes, esto es, el derecho del concesionario a percibir la prestación económica pactada.

Conviene aclarar que la autopista A-7 no es la única sobre la que se han formulado peticiones de liberación de peaje, sino tan sólo muestra de un amplio abanico de tramos de autopistas respecto de los que en uno o en otro momento se han formulado peticiones similares. En consecuencia, el levantamiento de un peaje no puede considerarse de forma aislada ya que conlleva una opción política de fondo sobre todo el sector de autopistas que acarrearía, como hemos dicho anteriormente, el pago de indemnizaciones por el Estado de elevada cuantía, así como la asunción de una deuda también muy importante.

Por todos estos motivos, señor Presidente, nuestro grupo se va a oponer a la proposición no de ley que se ha presentado.

El señor **PRESIDENTE**: Una vez terminado el debate de las proposiciones no de ley que son objeto de la reunión del día de hoy, dentro de los términos de la convocatoria, es decir, que en ningún caso se votaba antes de la una, procederemos a la votación de las distintas proposiciones no de ley.

Someto a votación el primer punto del orden del día. **(El señor Sedó i Marsal pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: ¿Del orden del día realizado?

El señor **PRESIDENTE**: Del orden del día en vigor, formal. Voy a ser mucho más explícito: En las votaciones vamos a seguir el orden del día tal cual se ha comunicado a SS. SS., no tal cual ha sido debatido en el día de hoy.

Someto a votación la proposición del primer punto del orden del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 17; en contra, 19.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Pasamos a votar el segundo punto del orden del día.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.
Pasamos a votar el punto 3 del orden del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 33.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.
Pasamos a votar, por separado, el punto 4 del orden del día.

Someto a votación el primer punto de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 33.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.
Someto a votación el segundo punto de la citada proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 37; en contra, dos.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado.
Someto finalmente a votación el tercer punto de la proposición no de ley en cuestión.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 19; abstenciones, 14.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.
Pasamos a votar el punto 5 del orden del día.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, tres; en contra, 33.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazado.
Finalmente, pasamos a votar el punto 6 del orden del día que, como ha sido objeto de enmienda formal y previa por escrito, enmiendas «in voce» y correcciones de errores, me permito leer el texto que vamos a someter a votación.

Texto refundido de la proposición no de ley sobre actuaciones hidráulicas, del Grupo Parlamentario Socialista: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a remitir a la Cámara: primero, un proyecto de ley sobre criterios de coordinación de los planes hidrológicos que permita establecer los criterios de interés general por los que el Gobierno deba aprobar los planes de cuenca. Segundo, en coordinación con el plan agrario de regadíos, en proyecto de ley de mejora y modernización de regadíos que permita establecer las condiciones adecuadas de financiación de este tipo de actuaciones imprescindibles para el ahorro del agua y el aumento de los recursos hidráulicos disponibles. Tercero, un proyecto de ley de mejora del aprovechamiento del trasvase Tajo-Segura. Igualmente se insta al Gobierno para que remita a la mayor brevedad posible un programa de ejecución de infraestructuras hidráulicas a medio plazo, acompañado de la declaración de interés general de las obras que así lo requieran. Promueva todos los actos necesarios para convenir con el Gobierno de Portugal un acuerdo que permita el mejor aprovechamiento de los recursos hidráulicos del tramo internacional inferior del río Guadiana, así como su utilización en la cuenca inferior del río Guadalquivir.

En estos términos del texto refundido de la proposición no de ley, la someto a votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

Me permito anunciar a los miembros de esta Comisión en su conjunto que mañana tenemos prevista una visita a la sede e instalaciones del Cedex y que aquellos que deseen y tengan interés en conocer dichas instalaciones lo comuniquen cuanto antes para organizar los temas logísticos y aprovechar el tiempo al máximo. Como hay pocos Diputados y Diputadas que se han apuntado por el momento, quiero insistir y recordar que mañana tenemos esa visita, de cuyo programa todo el mundo dispone o puede disponer en la Secretaría de la Comisión.

Antes de levantar la sesión, ruego a los miembros de la Mesa y portavoces que se queden porque tenemos reunión de Mesa y portavoces.

Se levanta la sesión.

Era la una y cuarenta minutos de la tarde.

Imprime RIVADENEYRA, S. A. - MADRID

Cuesta de San Vicente, 28 y 36

Teléfono 547-23-00.-28008 Madrid

Depósito legal: M. 12.580 - 1961