



# CORTES GENERALES

## DIARIO DE SESIONES DEL

# CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

---

## COMISIONES

Año 1995

V Legislatura

Núm. 552

---

## INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

**PRESIDENTE: DON LEOPOLDO ORTIZ CLIMENT**

**Sesión núm. 46**

**celebrada el miércoles, 13 de septiembre de 1995**

---

Página

**ORDEN DEL DIA:**

**Proposiciones no de ley:**

- Sobre control del uso e instalación de boyas y puntos de amarre en el litoral español. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG serie D, número 225, de 28-4-95. Número de expediente 161/000482) ..... 16802
- Relativa a parada del tren Talgo pendular en la estación de Villanueva de Córdoba. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 235, de 19-5-95. Número de expediente 161/000495)..... 16805
- Por la que se insta al Gobierno a realizar determinadas acciones antes de ejecutar el proyecto de extracción de arena para la regeneración de playas en la isla de Mallorca. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG serie D, número 235, de 19-5-95. Número de expediente 161/000496)..... 16808

	Página
— Relativa a peaje de las motocicletas en las autopistas de titularidad del Estado. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 246, de 16-6-95. Número de expediente 161/000514).....	16813
— Relativa a la elaboración de un convenio de carreteras con el Gobierno Balear. Presentada por el Grupo Parlamentario Popular. (BOCG serie D, número 252, de 23-6-95. Número de expediente 161/000516).....	16815
— Sobre realización de un estudio de impacto medioambiental sobre los efectos del trasvase del río Guadiaro al río Majaceite. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal IU-IC. (BOCG serie D, número 252, de 23-6-95. Número de expediente 161/000520).....	16819

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

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

**— SOBRE CONTROL DEL USO E INSTALACION DE BOYAS Y PUNTOS DE AMARRE EN EL LITORAL ESPAÑOL. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000482.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Buenos días, señoras y señores Diputados. Vamos a empezar la sesión de esta Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente de acuerdo con el orden del día que tienen todos ustedes, cuyo punto primero es la proposición no de ley sobre control del uso e instalación de boyas y puntos de amarre en el litoral español. La ha presentado el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Para su defensa, tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, la preocupación de nuestro Grupo por este problema, que afecta a gran parte del litoral español, queda manifiesta por cuanto el 26 de mayo de 1994, en esta misma Comisión, ya presentamos una proposición no de ley, si bien referida en este caso a las Islas Baleares, en la que solicitábamos medidas para controlar el cumplimiento de la normativa sobre tráfico marítimo en lo relativo a la navegación cercana a las costas. La práctica totalidad de los grupos políticos en aquel momento manifestaron esta misma preocupación, aunque se hicieron distintas valoraciones sobre las medidas que hasta el momento se habían tomado y sobre su efectividad. El Grupo Socialista manifestó que existía un plan nacional de salvamento, dotado de 6.000 millones de pesetas, para el período 1994-1997, que tenía como objetivo todas las tareas de búsqueda, rescate, vigilancia, tráfico y prevención de la contaminación en las costas.

Este problema se va incrementando durante cada temporada, sobre todo en verano, y es por ello que nosotros presentamos hoy esta proposición no de ley en la Comisión de Infraestructuras, puesto que las administraciones competentes, los partidos políticos y organizaciones ecologistas han manifestado su preocupación por la continua y progresiva proliferación de boyas ilegales y puntos de amarre a lo largo de todo el litoral del Estado español. La aparición indiscriminada de gran número de boyas ilegales fondeadas en nuestro litoral se debe, sobre todo, a causas especulativas e intereses particulares. Esta práctica ilegal e irresponsable ocasiona, por un lado, una seria contaminación en el mar y las playas a causas de las grasas, humos, barnices y carburantes de los motores. El fondeo se realiza por la ubicación de bloques de cementos, llamados también «muertos» —entre comillas—, que producen la degradación del fondo marino, de su fauna y flora y afecta a las corrientes de agua, además del impacto visual que provoca un paisaje repleto de embarcaciones. Añadamos a todo ello el muy escaso espacio del que pueden disfrutar los bañistas en algunos tramos del litoral y los accidentes sufridos todos los años. Como ejemplo, tenemos el dato de la persona que murió en el año 1987, atravesado por la hélice de una embarcación deportiva en Canadal, Costa Brava.

Todo ello conforma una suma de consecuencias negativas para el ecosistema de nuestro litoral y para un turismo que cada vez se mueve más por parámetros ambientales y más exigentes en términos de calidad.

Existe, por supuesto, una gran permisividad por parte de muchos ayuntamientos. Un ejemplo significativo es el Ayuntamiento de Palafrugell, que en el plan de usos y servicios de la playa ofrecía la posibilidad de ubicación de 124 boyas. El Ayuntamiento permitió, en el verano de 1994, 225, con lo que el litoral contaba con 101 boyas ilegales. Esta explotación ilegal ha generado importantes cantidades de dinero negro, según han denunciado algunas asociaciones ecologistas y formaciones políticas sensibilizadas con este problema.

Por todo lo anteriormente expuesto, se hace necesario buscar soluciones para restablecer el equilibrio biológico del litoral y satisfacer las exigencias de un turismo de cali-

dad. Una planificación responsable es una planificación rentable a largo plazo desde el punto de vista económico, ecológico, paisajístico y turístico.

Es por lo que, señorías, presentamos esta proposición no de ley que, de alguna manera, ha tenido en cuanto a su contenido, el respaldo de la Capitanía marítima y del Gobernador Civil de Girona. Incluso el Ministro Borrell, en su visita a Palamós, reconoció la necesidad de redactar una nueva normativa. La presentamos también por la denuncia que Iniciativa de Palafrugell ha hecho sobre las prácticas ilegales que se han producido este verano.

El contenido de la proposición no de ley, señorías, señor Presidente, es el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a: Primero, elaborar una normativa que regule el uso e instalación de boyas y puntos de amarre, que ofrezca una solución global al peligro que esta práctica ilegal supone para nuestro litoral y, en general, para los bienes de dominio público terrestre y marítimo. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Segundo, establecer medidas encaminadas a la gestión global de las aguas de dominio público, marítimo-terrestre, que recojan como requisitos mínimos los siguientes: limitación de un número máximo de boyas permitidas, para cuya determinación se utilicen como parámetros fundamentales el equilibrio biológico del litoral y las exigencias de un turismo respetuoso con el medio. Estas deberán estar numeradas y el número deberá estar visible. Que la capacidad de puntos y boyas de fondeo y de amarre no exceda del número establecido en los planes de situación de zona que contemple el MOPTMA. Menor velocidad en la circulación de las embarcaciones; más señalización para evitar accidentes; respeto al espacio destinado a bañistas; incremento de las medidas tendentes a garantizar que los usuarios de las embarcaciones tengan sus permisos de navegación y fondeo legalizados.

Tercero, que se tomen las medidas necesarias para establecer mayor vigilancia y un control riguroso para hacer verdaderamente efectivo el cumplimiento de esta normativa.

Cuarto, elaboración de un plan general de usos y servicios consensuado con todos los organismos competentes y grupos interesados, a aplicar por todos los ayuntamientos con litoral, sin perjuicio de las medidas que pudieran éstos tomar en el ámbito de sus competencias.

Señorías, queremos ser absolutamente respetuosos con el ámbito competencial, pero pensamos que se requiere una normativa mínima. Existen la Ley de Costas y el Reglamento, pero son de 1988 ó 1989 y pensamos que desde esas fechas hasta ahora esas prácticas se han generalizado, se han intensificado y requieren de una normativa más rigurosa.

Muchas gracias, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para fijar su posición sobre la proposición no de ley, el señor Sedó, en nombre del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **SEDO I MARSAL**: Señor Presidente, muy brevemente.

Nuestro Grupo considera acertada o conveniente esta proposición no de ley en alguno de sus puntos y pediría que, en todo caso, se hiciese la votación separada de sus cuatro puntos, por cuanto vamos a votar favorablemente el punto primero que pide elaborar una normativa. Normativas existen, pero lo que sería conveniente es dejar bien claro el resumen de todas estas normativas en una específica y concreta, que es lo que se pide en este punto.

No vamos a apoyar el punto segundo porque no parece conveniente aceptar algo que en Comisión se hace muchas veces, como es pedir medidas encaminadas a que haga algo que viene ya predeterminado. No creemos que se deban establecer medidas y decir cuáles son. En todo caso, el organismo competente que tenga que hacer la normativa ya verá las cosas que tienen que estar incluidas en ella.

También votaremos favorablemente el punto tercero, porque nos parece adecuado que se tomen medidas necesarias para establecer una vigilancia y un control riguroso en estos momentos y que se cumpla la normativa que pueda haber cuando se haya creado o la que en estos momentos existe.

No sucede lo mismo con el punto cuarto, que votaremos en contra, porque la elaboración de un plan general puede cercenar competencias de ayuntamientos. La normativa general nos parece bien, pero las particularidades de cada ayuntamiento, de acuerdo con la general, tienen que ser las propias, de cada uno de los centros municipales.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, en nombre del Grupo Parlamentario Popular el señor Posada.

El señor **POSADA MORENO**: Señor Presidente, muy brevemente quiero decir que nos parece oportuno y laudable el motivo que ha traído esta proposición no ley. Indudablemente, se cometen abusos en las playas, hay algunas actuaciones ilegales, lo cual preocupa. Desde nuestro punto de vista, el enfoque es demasiado general y, al mismo tiempo, poco específico. Es decir, se pretende resolver todo de golpe desde una normativa, cuando precisamente lo que más hay es normativa, y muy variada, lo que sucede es que a veces no se cumple. Por otro lado, se pretende aplicar a todo el territorio nacional, lo cual supone un esfuerzo enorme para poderlo llevar a cabo en un tiempo, diríamos lógico. Si esta propuesta se centrara más en espacios especialmente protegidos, en zonas determinadas, en las que el daño puede ser mayor, podría tener más efectividad.

Siguiendo un poco el análisis que ha hecho el señor Sedó y su petición de que se vea punto a punto, nosotros diríamos también que el primer punto, elaborar una normativa que contemple todo esto, parece que es partir de cero, como si no hubiera nada, y vuelvo a insistir en que lo que hay es mucha normativa, que a veces están descoordinadas, inconexas, pero existe normativa. Por tanto, nosotros nos abstenríamos en este punto, porque no estamos en contra, pero no parece que sea absolutamente necesario.

Sí estamos en contra del segundo punto. Yo ahí también coincido con el señor Sedó en que no se puede o no se debe desde una Comisión del Congreso, cuando se piden actua-

ciones al Ejecutivo, darle un marco tan estrecho que prácticamente se le diga cómo tiene que hacerlo todo. No creo que ésa sea la intención de la proposición no de ley, sino que hay esa buena intención de querer señalar los puntos que preocupan y que, por tanto, se indican. Por eso este punto realmente sobra.

Sí nos parece muy interesante, y además ahí es donde está la verdadera petición de esta proposición no de ley, el punto tercero, que es que se tomen medidas necesarias para establecer mayor vigilancia y un control riguroso para hacer verdaderamente efectivo el cumplimiento de esta normativa que ahora se propone o de la que ya existe. Ese sí que es un punto interesante y que apoyaremos totalmente.

En cuanto al cuarto punto, está formulado de una forma en la que no se tiene en cuenta el reparto competencial español que nos hemos dado entre municipios, comunidades autónomas y el Estado y, por tanto, podría ser perjudicial, aunque la idea es buena no nos parece lo suficiente para apoyarla y probablemente nos abstendremos.

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

El señor **SABATE IBARZ**: Nosotros también creemos que la mayoría de las medidas normativas ya figuran en nuestro ordenamiento. Antes de entrar en ello quisiera decir que no podemos ser alarmistas en cuanto a los accidentes que ocurren todos los años. Prueba de ello es que el grupo proponente ha tenido que remontarse a 1987 para hablar de un accidente mortal y desgraciado que ocurrió en la Costa Brava.

Tampoco tenemos conocimiento de que estas actividades proliferen a lo largo de todo el litoral español, por lo menos en el litoral catalán —me precio de conocerlo bastante— no es una práctica extendida el amarre en boyas, excepto en la zona de la Costa Brava que es la única que se cita repetidamente en la introducción a la proposición no de ley.

Finalmente, estamos tratando de un asunto sobre el cual existen competencias concurrentes. La misma proposición habla de autorización de boyas por parte de un ayuntamiento para un determinado número, que se sobrepasó en 1994.

En cuanto a nuestra primera consideración, existe normativa y sobrada: La ley de Costas de 1988, el Reglamento general para desarrollo y ejecución de esa Ley, de 1988, en el que hay más de 200 artículos. El punto tercero —si no recuerdo mal— se refiere, entre otras cosas, a la utilización del dominio público marítimo-terrestre. Su artículo 69 trata específicamente del ordenamiento de la zona en cuanto a velocidad —a lo que también se refiere el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya—, delimitación, etcétera. Más aún, existe todavía otra normativa, una resolución ministerial, de 2 de septiembre de 1991, sobre balizamiento y señalización de las playas, que también contempla la de lagos y superficies de aguas interiores. Por tanto, las medidas que se señalan en la propo-

sición no de ley están contempladas en nuestra normativa aplicable.

Quizá sea difícil encontrar alguna actividad en la costa que esté tan regulada como la que se pide en la proposición no de ley. Consecuentemente, los puntos uno y dos ya están recogidos en la normativa mencionada. Más aún, algunos planes de usos de las playas se refieren a esta actividad que se pretende regular de nuevo. Desde este punto de vista, los puntos uno y dos sobran; por eso no los contemplaríamos ni podríamos estar de acuerdo con ellos.

En lo referente al incremento de las medidas tendentes a garantizar que los usuarios de las embarcaciones tengan sus permisos de navegación y de fondeo legalizados, que es el último párrafo del punto número dos, creemos que desde la incorporación y despliegue en el litoral del Servicio Marítimo de la Guardia Civil, al amparo de la Ley Orgánica 2/1986 de fuerzas y Cuerpos de Seguridad del Estado, junto con la labor de vigilancia e inspección que viene realizando la Armada, se ha permitido aumentar el control de esas actividades haciendo efectivo el cumplimiento de la normativa citada.

A pesar de ello, es cierto que deberían activarse los mecanismos ya existentes para establecer mayor vigilancia y un control riguroso para hacer verdaderamente efectivo el cumplimiento de la normativa, que es el punto tres de la proposición no de ley. Hubiéramos preferido otra redacción, aunque no la hemos presentado como enmienda; no obstante, ofrecemos una enmienda «in voce» por si la representante de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya la quisiera considerar. Diría lo siguiente:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar el efectivo cumplimiento de la normativa existente sobre uso e instalaciones de boyas y puntos de amarre en el litoral español, con objeto de incrementar los niveles de seguridad de los usuarios de las playas y presentar el medio ambiente litoral.

En cuanto al punto cuarto, creemos que si las normas generales ya están establecidas sobra la elaboración de un plan general de usos y servicios. En todo caso, sería conveniente que cada uno de los planes de usos de las playas contemplaran estos amarres, que fuera obligatorio que cada plan de usos los tuviera en cuenta allí donde ya se den o se puedan dar y que el servicio de costas de cada provincia, para la aprobación de estos planes de usos de las playas, exigiera este requisito de los ayuntamientos. En definitiva, estaríamos de acuerdo en que deben incrementarse las medidas necesarias para establecer mayor vigilancia para el cumplimiento de la normativa y para ese punto tres ofrecemos este párrafo que creemos que estaría mejor redactado.

En cuanto al punto cuarto de la proposición no de ley, lo tendríamos en cuenta sólo si se redactara de la manera que decimos, es decir, que los planes de uso de las playas contemplaran este tipo de amarres en boyas y, por tanto, los servicios de costas exigieran este punto como requisito imprescindible para que puedan ser aprobados los respectivos planes a los que nos hemos referido tan reiteradamente.

El señor **PRESIDENTE**: El criterio de esta Comisión, hasta la fecha —y no hay ninguna razón en contra por parte de la Mesa y de la Junta de Portavoces—, siempre ha sido el de admitir enmiendas «in voce», pero siempre con el ruego de que el proponente la haga llegar por escrito a esta Mesa, con lo cual podremos tenerla en cuenta. Quisiéramos conocer la opinión de la señora Rivadulla, ponente del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, con respecto a esta enmienda «in voce» de la que ya dispone esta Mesa, por escrito, recordándole que en el supuesto de que aceptara la enmienda, la petición de votación separada, formulada por distintos grupos parlamentarios, no podría realizarse reglamentariamente. Quiero advertirlo para que la ponente lo tenga en cuenta a la hora de fijar su posición sobre la enmienda, porque habría que votar en su conjunto la proposición no de ley con la enmienda «in voce» aceptada por esta Mesa.

Es evidente que supone la aceptación o rechazo, pero cualquier otro grupo parlamentario puede ejercer su derecho de aceptación o rechazo de esta enmienda. En caso de aceptación, repito, se tendría que votar conjuntamente la proposición no de ley incluyendo la enmienda. En caso contrario, se podría votar separadamente, pero todos los grupos parlamentarios tiene la opción de fijar su posición respecto a esta enmienda «in voce». **(El señor Posada Moreno pide la palabra.)**

El señor Posada tiene la palabra para una cuestión de orden.

El señor **POSADA MORENO**: Sólo para decir que querría tener esa enmienda y, sobre todo, conocer si es de sustitución o de adición.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Posada, aunque se le va a suministrar de manera inmediata a todos los grupos parlamentarios (ruego al grupo proponente, al Grupo Socialista, que proceda al reparto de la enmienda «in voce»), para clarificar el asunto y que cada uno tome sus posiciones más correctamente, voy a dar lectura de la enmienda propuesta por el Grupo Socialista, que es de sustitución. dice así: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar el efectivo cumplimiento de la normativa existente sobre uso e instalaciones de boyas y puntos de amarre en el litoral español con objeto de incrementar los niveles de seguridad de los usuarios de las playas y preservar el medio ambiente litoral.

Este es el texto de la enmienda «in voce» que se ha remitido por escrito a esta Mesa y que someto, directamente y por este orden, en primer lugar a juicio de la señora Rivadulla, en nombre del Grupo proponente, y posteriormente al señor Sedó, en representación del Grupo Catalán (Convergència i Unió), que ha pedido también manifestar su criterio respecto de la enmienda.

La señora Rivadulla tiene la palabra.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señor Presidente, teniendo en cuenta que esta enmienda pretende sustituir nada menos que cuatro puntos de nuestra proposición no de ley y que supuestamente votaremos al final de la Co-

misión, nuestro Grupo rogaría a la Mesa que nos dejase tiempo para considerarla y poder verla al final de la sesión.

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

El señor **SEDO I MARSAL**: En la línea de lo que decía la señora Rivadulla, iba a pedirle que nos diera la palabra antes para que supiese lo que podemos pensar los demás. He de decirle que íbamos a pedir tratar los distintos puntos por separado.

Como este punto de sustitución prácticamente recoge los puntos 1 y 3 pero no incluye los números 2 y 4 en un texto refundido y yo había dicho que lo íbamos a votar favorablemente, nos parece bien esta enmienda y la apoyaríamos si es aceptada.

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

El señor **POSADA MORENO**: Me parece muy bien que lo veamos al final de la Comisión, pero quiero adelantar la posición del Grupo Popular, en el sentido de que, si como parece, no se puede votar punto por punto, como esta enmienda de sustitución recoge aquello en lo que nosotros estábamos más de acuerdo, que es el punto 3, si el Grupo de Izquierda Unida admite la enmienda de sustitución, nosotros la votaremos a favor, pero si mantiene el texto de la primera posición, teniendo que votar los cuatro puntos a la vez, en ese caso votaríamos en contra.

El señor **PRESIDENTE**: Definitivamente, hay unas horas para consensuar cuál es la posición definitiva respecto a esta proposición no de ley hasta el momento de la votación, que no se producirá antes de la una.

— **RELATIVA A LA PARADA DEL TREN TALGO PENDULAR EN LA ESTACION DE VILLANUEVA DE CORDOBA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000495.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 2 del orden del día: Proposición no de ley, relativa a parada del tren Talgo-pendular en la estación de Villanueva de Córdoba.

La propuesta es del Grupo Parlamentario Popular y para su defensa, tiene la palabra el señor Jordano.

El señor **JORDANO SALINAS**: La proposición que presenta el Grupo Popular requiere un pequeño antecedente para ilustrar a SS. SS., con rigor técnico, sobre la necesidad de adoptar una decisión favorable.

La zona norte de la provincia de Córdoba, integrada fundamentalmente por el Valle de los Pedroches, está relativamente habitada y comprende una población de algo

más de 90.000 habitantes en un conjunto de aproximadamente veinte municipios.

Esta zona mantiene desde antiguo una postura reivindicativa, en el sentido de romper el aislamiento que sufre con las grandes redes de comunicación tanto por carretera como por ferrocarril. Es verdad que en los accesos a la zona, fundamentalmente en la dirección Córdoba-Badajoz, se han hecho algunas mejoras en las carreteras que han facilitado las comunicaciones, pero también es cierto que estas mejoras no permiten todavía el acceso a las grandes redes de comunicaciones nacionales.

Por lo que respecta al ferrocarril, esta comunicación no existe actualmente. Era una zona que hasta los años 40, curiosamente, tenía una facilidad de comunicación interna con ferrocarriles de vía estrecha en toda la zona.

Se produce la contradicción de que la línea de alta velocidad atraviesa casi de punta a punta la comarca de Los Pedroches y que, sin embargo, sus habitantes ven pasar los trenes por esta vía sin posibilidad alguna de acceder a ella.

Si pensamos en el futuro y en la posibilidad de transportar mercancías por esta vía, también es conveniente romper ese aislamiento y procurar la conexión.

Nos referimos a la estación de Villanueva de Córdoba, puesto que es una de las estaciones de servicio a lo largo del trazado de alta velocidad, que tiene todas las instalaciones necesarias para facilitar una parada de trenes: tiene andenes, pasos subterráneos por los andenes, una dotación de personal permanente en la misma, tanto de seguridad como de servicio, lo cual implica que no sería necesario para Renfe realizar ningún gasto de inversión en infraestructura.

Al mismo tiempo, existe ya un acuerdo de la Diputación Provincial de Córdoba, que ha manifestado su voluntad de colaborar si hubiera algún gasto de conexión por carretera, que sería muy reducido puesto que la estación de Villanueva de Córdoba tiene un acceso directo por carretera.

La única necesidad que se le plantearía a Renfe sería la de trasladar un terminal de ordenador, como punto de venta para la expedición de billetes, y en cuanto a personal tampoco implicaría un aumento de plantilla, puesto que actualmente hay treinta y ocho empleados en la estación central de Córdoba que no tienen asignada una ocupación específica.

Esta propuesta no implica un aumento de gastos para Renfe o para el Ministerio y rompería el aislamiento de la zona. Además, está apoyada por todos los municipios de la zona que en sus plenos han tomado acuerdos en este sentido, por el Pleno de la Diputación Provincial, por unanimidad, y por el Parlamento de Andalucía, acuerdo tomado este mismo año también por unanimidad.

Puede decirse que técnicamente se produciría un impacto de tiempo en el recorrido de los trenes. No nos estamos refiriendo al tren de alta velocidad, sino a los trenes talgo que circulan por esta vía. Creemos que una sola parada de alguno de los trenes que circulan por esta vía, tanto en la dirección Madrid-Sevilla o Madrid-Málaga como en la dirección inversa hacia Madrid, no produciría retraso alguno ya que este posible retraso podría ser recuperado con la misma velocidad del tren que todavía no circula al má-

ximo de sus posibilidades e incluso cabe, desde el punto de vista técnico, sustituir esta parada por otras de las que el tren talgo realiza a lo largo de su recorrido, puesto que, como ya he dicho, no nos estamos refiriendo a que pare la totalidad de los trenes, sino sólo uno.

Creemos que es una propuesta que cumple una reivindicación histórica de una zona que, a pesar de su aislamiento, está logrando tener un desarrollo industrial realmente considerable a base de iniciativas particulares y, al mismo tiempo, tiene un desarrollo ganadero y de industrias afines también muy importante. Quiero insistir en que la idea básica que defendemos es romper ese aislamiento, lo que, desde el punto de vista industrial y comercial, sería vital para el futuro desarrollo de la zona.

Pueden producirse reivindicaciones para solicitar por parte de Renfe una actuación similar a lo largo de todo el trayecto de la línea de alta velocidad, pero creemos que nuestra propuesta no crea un antecedente obligatorio para otra zona, sino que para aquellas zonas que propusieran una población potencial de usuarios similar a ésta de la que estamos hablando y una situación también de aislamiento de comunicaciones parecida, podría estudiarse en el futuro un tratamiento similar.

Por estas razones solicito de todos los grupos el apoyo a la proposición y de antemano quiero agradecerles su apoyo.

Hay deseos por parte del Grupo Socialista de presentar una enmienda a esta proposición y en el momento en que se exprese su contenido nos manifestaremos sobre el mismo.

El señor **PRESIDENTE**: La enmienda a la que ha hecho mención el señor Jordano no se ha presentado todavía y supongo que será «in voce».

Por tanto, doy la palabra a los grupos parlamentarios que desean fijar su posición respecto a esta proposición no de ley. **(Pausa.)**

Por el Grupo Catalán, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Nuestro Grupo va a apoyar la proposición no de ley que ha sido presentada por el Grupo Popular, ya que la exposición que ha hecho su portavoz ha sido muy convincente y está dentro de los razonamientos que defiende nuestro Grupo. Si alguna duda podemos tener sobre el tema, sería la vehemencia en defender los intereses de la propia zona, lo que, con el voto favorable, podría llevarnos a crear un precedente. La presentación de la enmienda «in voce» por parte del Grupo Socialista confirma la vehemencia que ha puesto en la defensa de la proposición no de ley el portavoz del Grupo Popular, demuestra que es realmente factible y nos lleva a pensar que hay que impulsar este tema, sin que ello sea un precedente para otras zonas.

Por tanto, nosotros votaremos favorablemente la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: A mi Grupo Parlamentario, señor Presidente, le agrada constatar que por parte del Grupo Popular se haya contemplado la necesidad de que una población de 90.000 personas dispersas en una comarca necesita una parada de ferrocarril y una conexión ferroviaria, tanto con el norte como con el sur de España. Yo creo que esta constatación demuestra que las poblaciones de las diferentes comarcas del territorio nacional desean estar conectadas con la estructura ferroviaria. Por tanto, confiemos que sea botón de muestra de la posición de los diferentes grupos parlamentarios cara al futuro, de la necesidad de que se articule una red ferroviaria que no solamente esté compuesta por los Intercity entre las grandes ciudades, sino que la red llegue al conjunto de todas las comarcas y poblaciones intermedias que existen en este país.

Seguramente tendremos oportunidad de recordarle al Partido Popular que lo que pidió para el valle de Los Pedroches quizá tenga que repetirlo para el conjunto de la geografía nacional y mi grupo parlamentario apoyará esta proposición no de ley porque la consideramos justa de suyo.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor García-Arrechiado.

El señor **GARCIA-ARRECHIADO BATANERO**: Estamos ante una iniciativa en la que el grupo parlamentario en cuyo nombre hablo, viene manteniendo siempre la misma posición. Nuestra posición es que no se puede estar en contra de los argumentos dados en defensa de esta proposición no de ley. Es una verdad relativa, cuyo enorme riesgo consiste en convertirla en absoluta. Hay centenares de comarcas en este país sobre las que se pueden predicar las mismas razones que justificarían que los trenes de alta velocidad hiciesen una parada en esa comarca. Hay centenares de comarcas en este país que en un instante dado no tendrían dificultad alguna en recabar los mismos apoyos de ayuntamientos, diputación, cámaras de comercio, empresarios, etcétera. Por tanto, la tremenda dificultad de tomar en consideración este tipo de propuestas es que, aunque no queramos —como ha dicho el ponente que ha defendido la iniciativa—, introducimos sin duda alguna un precedente; un precedente cuyo guante ha sido recogido por otro portavoz que ha dicho que en el caso de otras propuestas similares estarían dispuestos también a darle su voto positivo.

¿Qué consecuencia tiene esto? Que para utilizar el servicio especializado de la Red de Ferrocarriles Españoles de alta velocidad, tienen que concurrir dos circunstancias: una, la potencia del instrumento que se desplaza y, otra, el mínimo de paradas. Si vamos interponiendo a lo largo de las redes de alta velocidad todas las paradas correspondientes a comarcas que estuviesen en la misma situación que hoy estamos apuntando, terminaríamos, probablemente, por degradar el sentido básico de la red de alta velocidad y el precio de incorporar a esa red un número limitado de usuarios quizá tuviera como consecuencia contractual que otro determinado número de usuarios, posible-

mente superior, abandonase la línea de alta velocidad y volviese al avión. Para estos usuarios el tiempo tiene un valor y a ellos va dirigido un producto de Renfe que es la alta velocidad.

Renfe tiene otros productos, tiene otros servicios, que paran en las estaciones y que garantizan la vertebración ferroviaria del Estado. Solamente entre Cádiz y Madrid, que sería una de las líneas afectadas por estas iniciativas, los Talgos de rodadura desplazable tienen trece estaciones de contenidos similares, la misma población, actividad económica, acceso en tiempo de una hora a la parada de alta velocidad más próxima. En Madrid-Málaga hay once estaciones. Yo creo que ésta es una tremenda responsabilidad de la Cámara en el sentido de entender las consecuencias de las vías que abrimos con nuestras decisiones. ¿Cómo podríamos, en el futuro, poner coto a este tipo de iniciativas que indiscutiblemente complacen al que las presenta, complacen a los electores y son de difícilísima negación por parte de otros grupos parlamentarios. Yo me fío de la palabra del proponente y espero que esto no constituirá un precedente que pudiera convertir a esta Comisión en el organismo gestor de Renfe diciendo dónde y cuánto tienen que parar los trenes, etcétera.

Sobre ese problema a la garantía del Grupo Parlamentario Popular y la posición al respecto del Grupo Socialista, que creo pueden ser obstáculo suficiente para que este tipo de iniciativas no proliferen en el futuro, no alteren el sentido sustancial de un servicio que se llama de alta velocidad, añadimos otro problema. En el texto concreto de la redacción que se nos propone se pudiera deducir que es el Gobierno el que tiene que autorizar, tal y como está redactado (ésta es mi interpretación, no dudo que no sea ése el interés del grupo parlamentario que la ha presentado), se pudiera decir que el Gobierno tiene que decidir que en Villanueva de Córdoba haya una parada. Como jurídicamente el tema no es así, hay un contrato entre el Estado y entre Renfe mediante el cual el Estado, a través de la persona jurídica del Gobierno, adquiere unos compromisos que tiene que cumplir y la Red de Ferrocarriles tiene otros.

Propongo, simplemente, una nueva redacción —que ya consta en la Mesa— en la que se diga que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar las gestiones necesarias para facilitar que algunos de los trenes Talgo que utilizan diariamente el NAFA, el nuevo acceso ferroviario a Andalucía, mantenga una parada de carácter estable en la estación de Villanueva de Córdoba. Por tanto, lo único que hago es ajustar jurídicamente lo que esta Cámara puede pedir al Gobierno: que realice las gestiones necesarias encaminadas a que la entidad, el organismo que tiene que tomar la decisión, que es Renfe, la tome y se establezca una parada de carácter estable en la estación de Villanueva de Córdoba. Creo que esto satisface la pretensión básica del grupo que la ha propuesto y las palabras de su portavoz, junto con el posicionamiento tradicional del Grupo Parlamentario Socialista, esperemos que sirva en el futuro para que iniciativas de este tipo no proliferen porque terminarían por desvirtuar algunas políticas que parece merecen el respaldo unánime de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE**: Ante esta enmienda «in voce» pregunto a todos los grupos parlamentarios: ¿Existe algún grupo que se oponga a la aceptación de la mencionada enmienda? (**Pausa.**)

Al no existir ningún grupo que se oponga a la aceptación de la enmienda, tiene la palabra el portavoz del Grupo Parlamentario Popular, señor Jordano, para fijar su aceptación o rechazo de la citada enmienda.

El señor **JORDANO SALINAS**: La enmienda es de carácter estrictamente formal y en ese concepto no tenemos inconveniente para admitirla. Por otra parte, requiere una precisión en el concepto. Cuando se recomienda al Gobierno que tome una decisión en materia de infraestructuras corremos el riesgo de que esa decisión que recomendamos comporte un gasto determinado, que de antemano no sabemos si va a ser rentable o va a suponer, pura y simplemente, invertir en una zona que después no va a prestar rentabilidad alguna a la sociedad.

En el caso que proponemos partimos de la base de que la infraestructura está ya realizada y que, por tanto, el experimento no implica gasto. Si el experimento fallara, porque no hubiera una demanda, no hubiera acogida al servicio, a Renfe le bastaría con cancelar una parada, pero la cancelación de esa parada no implicaría que se tirara a la basura —en términos coloquiales— ninguna peseta de Renfe; no habría ningún gasto en infraestructura que dejara de utilizarse. Que se reúnan estas condiciones en otras circunstancias, es decir, una población potencial que aparentemente puede dar consistencia comercial al proyecto, la reivindicación unánime de una zona determinada y la carencia de gasto en infraestructuras, creemos sería suficiente para contemplar positivamente otras propuestas, pero difícil es, desde luego, que se dé esa circunstancia específica que se da en el caso que propone el Grupo Popular y que no sea necesario ningún gasto en infraestructura.

Por eso, en estos términos, hemos dicho que no queremos sentar un precedente y que porque paren en un sitio tienen que parar los trenes Talgo en todos los demás. Tendrán que parar cuando se reúnan condiciones idénticas o muy parecidas a las que hemos planteado.

Finalmente, quiero agradecer a todos los grupos la posición que han manifestado en sus respectivas intervenciones.

Nada más, señor Presidente.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Interpreto que acepta la enmienda? (**Asentimiento.**)

De acuerdo.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR DETERMINADAS ACCIONES ANTES DE EJECUTAR EL PROYECTO DE EXTRACCIÓN DE ARENA PARA LA REGENERACIÓN DE PLAYAS EN LA ISLA DE MALLORCA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA**

**PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000496.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto 3 del orden del día: proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a realizar determinadas acciones antes de ejecutar el proyecto de extracción de arena para la regeneración de playas en la isla de Mallorca.

El proponente es el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y, en su nombre, tiene la palabra el señor Ríos.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La verdad es que la posición de nuestro grupo en cuanto a la política de regeneración de playas, la regeneración de costas que el MOPTMA tiene puesta en marcha en muchísimos puntos de nuestro país, es bastante reticente, sobre todo por el impacto medioambiental que tiene este tipo de obras y por el falseamiento que puede producir en la realidad medioambiental o geográfica de la que hemos dispuesto.

En todo caso, el objetivo de nuestra proposición no es entrar en contraposición de esta iniciativa de regeneración de playas sino, precisamente, en las garantías que deben darse en esta actuación. En concreto, en la isla de Mallorca se está proponiendo, y se va a realizar si al final se ejecuta, una extracción de seis millones de metros cúbicos de arena en la costa norte de la isla de Mallorca, para recuperar o regenerar determinadas playas de la propia isla.

Lo cierto y verdad es que esta medida o esta actuación, el proyecto de regeneración ha tenido previamente una evaluación de impacto ambiental pero referida a lo que pudiéramos llamar la zona donde se va a extraer ese volumen de arena, pero no se ha referido, no se ha afectado o no se ha estudiado dentro de esa evaluación de impacto ambiental la zona donde se va a ubicar o a depositar la arena. Por tanto, uno de los razonamientos por los que hacemos la propuesta es precisamente que el proyecto o estudio de impacto ambiental recoja una evaluación de impacto global tanto de donde se extrae la arena como de donde se ubica la arena y los efectos que puede tener sobre ella.

El segundo razonamiento, desde nuestro punto de vista, es que creemos que no se ha profundizado en las causas que han deteriorado la costa. Para poder actuar y regenerar una playa primero hay que conocer cuáles son los elementos que la han deteriorado, que la han afectado, para necesitar esa regeneración, puesto que así podremos conocer mejor qué terapias proponemos, qué medidas tomamos para poder recuperarla.

En tercer lugar, esa evaluación, ese estudio que se va a hacer, no ha evaluado la posibilidad de llevar a cabo otros métodos alternativos que en la misma isla tienen experiencia y que han dado resultados positivos, como ha sido la interferencia eólica del transporte de sedimentos que se ha ubicado en Cala Agulla.

Por último, todos estos estudios y decisiones, que de verdad luego afectan a la realidad económica, deben hacerse con el máximo compromiso de todas las personas afectadas, las nuevas y las afectadas tradicionalmente, es decir, con el máximo de información para las cofradías de

pescadores, que históricamente han podido utilizar el mar para pescar, y también las personas que puedan estar interesadas. Es decir, hacerlo con la máxima transparencia posible, con los plazos de información para que puedan conocerlo todas las personas y poder presentar sus propias alegaciones, y esto también debiera llevar consigo la posibilidad de emplear todos los organismos que dentro de nuestra propia organización del Estadio existen. En concreto, hay organismos como el Instituto Español de Oceanografía y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas que pueden emitir estudios o informes sobre ello y la opinión de estos organismos nos vendría bien no sólo en este caso, el de la actuación de regeneración en la isla de Mallorca, sino en todos los casos que se puedan producir.

Por tanto, la propuesta que hacemos a esta Comisión sería que el Congreso de los Diputados instase al Gobierno a llevar a cabo la ejecución del proyecto de extracción de arena, pero dentro de los siguientes requisitos: Primero, que se realice un estudio sobre las causas que han deteriorado la zona a regenerar, los métodos alternativos que pueden utilizarse junto con éste y el impacto en su conjunto, en su globalidad del propio proyecto. Segundo, que se puedan cumplir, o se cumplan, los compromisos de información con todas las personas que pueden verse afectadas, en concreto los compromisos que puedan existir con las cofradías de pescadores, los ayuntamientos de la zona y con las organizaciones que deban pronunciarse. Por último, que antes de tomar la decisión de realizar el proyecto se incluyan los informes sobre el mismo que hayan sido o puedan ser elaborados por el Instituto Español de Oceanografía y el Consejo Superior de Investigaciones Científicas.

Ese es el objetivo de nuestra propuesta que, repito, va más a la realidad de una propuesta que a la filosofía general, y a qué métodos de actuar sobre ella, sin entrar en el contenido. Estamos en el continente más que en el contenido.

El señor **PRESIDENTE**: Tengo que comunicar a la Comisión que existen tres enmiendas a propuesta del Grupo Parlamentario Popular, sobre esta proposición no de ley, por lo que doy la palabra a la señora Cava de Llano, en nombre del Grupo Parlamentario Popular, para fijar su posición respecto a la proposición no de ley y en participar para explicar sus tres enmiendas, dos de adición y una de modificación.

La señora **CAVA DE LLANO Y CARRIO**: El Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, mediante esta proposición no de ley, pretende que el Gobierno realice determinadas acciones antes de ejecutar el proyecto de extracción de arena para la regeneración de las playas en la isla de Mallorca. ¿Y por qué solicitan que se efectúen esas determinadas acciones? Porque, efectivamente, el proyecto presentado por el Gobierno, concretamente por el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente para la regeneración de las playas de Mallorca, que supone la extracción, nada más y nada menos, de seis millones de metros cúbicos de arena, tiene diversos

defectos, tal y como es de ver en el exponiendo de la proposición no de ley. Estos defectos también fueron denunciados en su día por la Dirección General de Ordenación del Territorio y Medio Ambiente, del Gobierno balear. En ese escrito se decía que en la Memoria-resumen enviada por el MOPTMA si bien se elegía el lugar del que extraer la arena no se hacía mención alguna al lugar de vertido, es decir, la playa que se pensaba regenerar con esas arenas, hecho éste que consideramos puede producir un impacto incluso mayor que el de la extracción.

Por tanto, en opinión del grupo que represento, se incumple el artículo 124.1 del Reglamento de la Ley de Costas, cuando dice que para otorgar las autorizaciones de extracción de áridos y dragados será necesaria la evaluación de sus efectos sobre el dominio público marítimo-terrestre, referida tanto al lugar de extracción o dragado como al de descarga, en su caso. También consideramos que se incumple el artículo 125.1.d) del mismo reglamento que entre las condiciones de la autorización dice que deberán figurar las relativas al plazo en que se otorga, el volumen a extraer, dragar o descargar al dominio público marítimo-terrestre, ritmo de las acciones y tiempo hábil de trabajo, procedimiento y maquinaria de ejecución, destino y, en su caso, lugar de descarga del dominio público de los productos extraídos o dragados, medios y garantías para el control efectivo de estas condiciones, etcétera.

Por otra parte, también quiero señalar que la actuación del MOPTMA se encuentra incluida en el anexo 3 del Decreto 4/1986, de 23 de enero, de evaluaciones de impacto ambiental, de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, en el epígrafe 2.1, que trata especialmente de la extracción de arena y grava. Consideramos que, dado que el proyecto en cuestión se refiere a una actividad extractiva cuya competencia ha sido transferida recientemente a la Comunidad Autónoma, el estudio de impacto ambiental debería ser remitido para su informe a la Comisión balear de Medio Ambiente. Sabemos que si no hubo estudio de impacto ambiental por parte del MOPTMA, fue porque existe el Decreto 1302/1986, de 28 de junio, según el cual esta evaluación de impacto ambiental no es preceptiva en este tipo de obras, aunque insistimos que de acuerdo con la legislación balear sobre medio ambiente, sí es preceptivo el estudio de impacto ambiental para estos temas.

A nadie se le escapa la importancia que tiene el litoral para la sociedad balear. De ahí se deduce nuestra preocupación por su protección y la serie de enmiendas que hemos presentado en el momento oportuno, que lo que hacen es completar los estudios que se solicitan en la proposición no de ley por parte de Izquierda Unida. No hay que olvidar que el producto turístico de Mallorca se basa esencialmente en sol y playa y que si el turismo constituye en España la primera industria nacional, en Baleares, el sector turístico representa el 28 por ciento del producto interior bruto o el 72 por ciento si tenemos en cuenta otros sectores económicos relacionados con el turismo, como puede ser el sector terciario. En definitiva, señorías, Baleares vive esencialmente del turismo y este turismo nuestro está inseparablemente unido al uso y disfrute del litoral.

Por todo esto, conscientes de la necesidad de protección y de preservación del litoral y de la necesidad de coordinar esfuerzos entre todos los grupos políticos, hemos presentado tres enmiendas que, como he dicho, creemos completan los estudios que se solicitan por el grupo proponente. La primera enmienda es de adición al punto primero, en el que por parte del grupo proponente se dice: Realizar un estudio sobre las causas de deterioro de las zonas a regenerar, los posibles métodos alternativos y el impacto ambiental de globalidad del proyecto. Nosotros añadimos: en el cual —es decir, en ese estudio— se incluya no sólo la extracción sino también el vertido, profundizando en los puntos que previamente se habían tratado en la Memoria-resumen del MOPTMA. Justificamos nuestra enmienda diciendo que en la Memoria-resumen se tratan una serie de puntos, pero se han omitido otros que consideramos importantes. Por ejemplo, se ha tenido en cuenta la posible afectación de las praderas de poseidonia, pero no se han estudiado las comunidades bentónicas a las que en la Memoria-resumen se hace referencia. Segundo, se echa de menos una cartografía a mayor escala de las praderas de poseidonia. Tercero, en la memoria-resumen no se dice cuáles van a ser los valores límite de turbidez. Cuarto, se habla de medidas de control, pero no se acaban de definir; de ahí que nosotros presentemos una enmienda de adición en relación al estudio que solicita el grupo proponente.

La segunda enmienda es de modificación del punto 2, en el que el grupo proponente dice: Cumplir los compromisos de información con las cofradías de pescadores, los ayuntamientos de la zona y las organizaciones ecologistas. Nosotros decimos: Cumplir los compromisos de información con el Gobierno balear, las cofradías de pescadores, los ayuntamientos de la zona y las organizaciones ecologistas. El motivo de esta enmienda es que, al hallarse las actuaciones, como he dicho en mi intervención, incluidas en el anexo 3 del Decreto 4/1986, de 23 de enero, sobre evaluaciones de impacto ambiental, de la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, que regula las extracciones de arena y grava, y aunque la expresión «actividad extractiva» puede suscitar dudas acerca de si ésta se refiere a canteras o a arenas, como en este caso, lo cierto es que la actividad extractiva ha sido transferida recientemente a la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares y creemos que cualquier hecho que tenga la más mínima relación con esa actividad extractiva debe ser puesto en conocimiento del Gobierno balear.

Por último, la tercera enmienda propone la adición de un punto 4, que diría: Aplicar la norma de recabar los informes a los que se refiere el punto anterior para la tramitación de cualquier proyecto de regeneración de playas o extracción de arena. Si decimos esto es porque en el exponiendo de la proposición no de ley se habla de la arena de la costa norte de la isla de Mallorca, y nosotros creemos que se debe extender a todo Mallorca o incluso, si me apuran, a todo Baleares. Si digo a Baleares y no al resto de las playas del Mediterráneo es porque en Baleares la arena se fabrica en las praderas de poseidonia y está formada por trozos de corazón machacado y, en cambio, en otras playas del Mediterráneo no es ése el origen de la arena, sino que

proviene de aportaciones de torrentes, etcétera, de los que en Baleares no disponemos. Entiendo que debe aplicarse, como mínimo, a toda la isla de Mallorca, puesto que su proposición no de ley va dirigida a Mallorca, pero con un criterio más generoso por parte de todos y, en aras a esa coordinación de fuerzas políticas a la hora de preservar el litoral, creo que podría hacerse extensivo cuanto menos a las islas Baleares.

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

El señor **RECODER I MIRALLES**: Señor Presidente, haré una breve intervención para manifestar el apoyo de nuestro grupo Parlamentario a esta proposición no de ley.

La proposición no de ley se refiere a una cuestión importante como es la regeneración de playas; una actividad que se ha desarrollado desde la Administración central del Estado, desde el Ministerio de Obras Públicas en los últimos años, nosotros pensamos que con un balance globalmente positivo. Ha sido una actividad que ha contribuido a regenerar un patrimonio fundamental de muchas zonas del Estado como son sus playas. Por tanto, es una actividad, repito, que nuestro grupo Parlamentario apoya y ha apoyado, pero también es una actividad que, por la forma en la cual se ha realizado, ha sido muy a menudo polémica. Pensamos que ello se podría haber evitado y que, en cualquier caso, se puede evitar de cara al futuro y entendemos que en ese sentido va la proposición no de ley del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. Como decía hace un momento, señor Presidente, estas actividades de regeneración de playas, muy a menudo se han desarrollado en medio de críticas muy importantes por parte de diversos sectores o instituciones. Ha habido críticas desde los ayuntamientos, desde las comunidades autónomas, desde las cofradías de pescadores y desde las organizaciones ecologistas. Muy a menudo, estas críticas han venido motivadas por la falta de diálogo, por la falta de transparencia o por la inexistencia de relación, por parte del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, con estas instituciones y entidades.

Quiero señalar que muy recientemente (y es una experiencia que en cierta forma está presente en el inconsciente de este grupo parlamentario), las últimas actividades de regeneración de playas que se llevaron a cabo en el litoral fueron en unas playas catalanas, Vilanova i la Geltrú y Sitges, que fueron tremendamente polémicas por cuanto, de un lado, las organizaciones ecologistas y la comunidad autónoma no estaban de acuerdo en que la zona de donde se extraía la arena para regenerar la playa era la más idónea, y así lo intentaron demostrar a través de los correspondientes informes. Las cofradías de pescadores adoptaron exactamente la misma actitud, en tanto en cuanto entendían que la zona escogida para obtener la arena que iba a servir para regenerar la playa, dañaba de forma alarmante la fauna piscícola y, por tanto, repercutía directamente no

sólo en la conservación del medio ambiente sino en los intereses económicos de los pescadores. Una buena prueba de que la actividad no se realizó con toda la prudencia y con el buen hacer que sería exigible es que, al cabo de poco tiempo de haberse regenerado esas playas, toneladas de poseidonia aparecieron muertas en las playas de Vilanova i la Geltrú y de Sitges.

Entendemos que esto se podría evitar perfectamente. Repito que nosotros apoyamos la actividad de regeneración de playas, pero esta actividad se debe de realizar bien. Por eso, nos parece conveniente que se introduzcan medidas adicionales para evitar el impacto ambiental de estas actividades, como se propone en la iniciativa. Nos parece necesario y prudente que se adopten medidas para dañar lo mínimo posible la fauna y la flora marinas. Nos parece fundamental que estas actividades no repercutan negativamente en la riqueza piscícola y también nos parece fundamental que estas actividades de regeneración se realicen de común acuerdo, con un diálogo mantenido permanentemente desde las primeras fases de la actividad hasta el final, con ayuntamientos y comunidades autónomas, aunque es evidente que estas actividades se realizan dentro de una zona sobre la cual, en principio, el ayuntamiento no tiene ningún tipo de competencias por la Ley de Costa —son zonas que pertenecen a un término municipal determinado—, y exactamente sucede lo mismo con relación a las comunidades autónomas. Por tanto, nos parece bien el contenido de la proposición no de ley como también el contenido de las enmiendas que ha presentado el Partido Popular porque, de un lado, pretenden reforzar aún más el control del impacto ambiental y, de otro, la necesidad de diálogo y de coordinación con instituciones y organizaciones interesadas en la preservación del medio ambiente.

Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista y para este tema de costas, tiene la palabra el señor Costa.

El señor **COSTA COSTA**: En primer lugar, quisiera hacer algunas acotaciones sobre la conveniencia o no de estas reposiciones; en segundo lugar, las críticas a esas reposiciones que se dan yo creo que están faltas de fundamento; en tercer lugar, sobre la proposición no de ley concreta entiendo que debería ser más amplia, es decir, que no debería ser suscrita a un ámbito territorial concreto porque si estos problemas existen en la regeneración de playas en la isla de Mallorca, también existen en el litoral catalán, en Ibiza, en Menorca o en el litoral andaluz, para decirlo de alguna manera y no puede restringirse algo que es general en nuestro país y que forma parte de una política general a un ámbito territorial concreto, creo que esto es una visión errada de la problemática; en cuarto lugar, los efectos que esta actividad extractora de arena, depositada después determinadas playas, tiene sobre la economía insular —en este caso sí de una forma muy particular, muy singular—, que es un tema a considerar, y a partir de ahí ya me referiré en concreto a la proposición no de ley y a las informaciones sobre las que se sustenta esta proposición no de ley.

Hay que decir en primer lugar que aun no estando reglado, esta actividad ha sido sometida a la evaluación de impacto ambiental por parte de la Dirección General de Costas, del Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, y lo ha sido para evitar estas actuaciones que siempre son polémicas. Es más, con anterioridad a la decisión de redactar el proyecto, la Dirección General de Costas ha realizado estudios geofísicos y campañas de sondeos en 26 zonas del litoral mallorquín para seleccionar las zonas adecuadas y disponer de préstamos para regenerar playas. Posteriormente ha realizado en determinadas zonas, como la del presente proyecto, el preceptivo informe de biosfera marina, de conformidad con lo establecido en la vigente normativa de costas.

Las zonas de actuación o regeneración de playas con arena procedente del norte de Mallorca no son sólo de Mallorca; en principio pueden ser todas aquellas que se encuentren en una distancia tal que el transporte de ésta sea competitivo desde los puntos de vista técnico, económico o ecológico.

Estos proyectos de regeneración de las playas se evaluarán cuando se redacten y se programen los mismos. Lo que se ha hecho, para que nos entendamos todos, es disponer de zonas donde extraer los préstamos necesarios de arena para en su momento poder regenerar las playas que necesiten de esta actuación. Quisiera recordar a SS. SS. que estas iniciativas no son en general de la Dirección General de Costas, sino que son iniciativas promovidas por los agentes sociales y económicos y los ayuntamientos de determinadas zonas que requieren sistemáticamente al Ministerio de Obras Públicas, en mayor medida de lo que éste está atendiendo, la regeneración de playas de la zona. Esto tiene gran trascendencia para la actividad económica de estas zonas y la calidad del producto turístico que se oferta tanto a sus ciudadanos como a los que nos visitan y que constituye la parte más importante de la actividad económica que se genera en las Islas Baleares. Por tanto, esos condicionamientos deben ser tenidos en cuenta.

Las causas generales de regresión de las playas españolas son bastante conocidos en general. Por tanto, no es necesario, como norma general, precisarlas, si bien en los casos de actuaciones individualizadas nosotros estamos a favor de que se evalúen y se realicen los estudios necesarios en cada caso concreto para saber las causas de la pérdida de esa arena y, sobre todo, si se produce el depósito de nuevas arenas, el mantenimiento de esta regeneración.

No se puede aducir como ejemplo alternativo una actuación que ha tenido lugar en Cala Agulla, en la que se pretendía evitar la movilidad de la arena en las dunas y fijarlas con repoblación de las mismas. No era una actuación para regenerar la playa, sino para fijar las dunas. Por tanto, esta referencia a métodos alternativos nos parece inadecuada en ese contexto.

Dicho todo esto, hay que señalar que, además de los informes citados con anterioridad y de acuerdo con el procedimiento reglado de evaluación de impacto ambiental, la Dirección General de Costas, a través del órgano ambiental, la Dirección General de Política Ambiental, ha sometido a participación pública preceptiva la Memoria-

resumen de la actividad a desarrollar. El órgano ambiental ha solicitado informe o bien recibido alegaciones de 25 organismos o instituciones, entre ellas Icona, Gobierno balear, Consejería de Agricultura y Pesca del Gobierno balear, Consejo Superior de Investigaciones Científicas, Instituto Oceanográfico Español, Instituto Geológico Minero, Greenpeace y ayuntamientos, entre otros. Todas esas alegaciones se están teniendo en cuenta actualmente en la fase de redacción del proyecto y su correspondiente estudio de impacto ambiental. Por tanto, estando en fase de redacción estos documentos técnicos, no es posible hablar de impactos ambientales o de que no se tienen en cuenta las consideraciones de las cofradías de pescadores de Baleares.

Tenemos la seguridad de que antes del sometimiento del proyecto y su evaluación ambiental a información pública, todos los factores ambientales que inciden sobre la actividad a desarrollar se encontrarán detalladamente documentados y evaluados en los estudios de impacto ambiental.

Las zonas de depósito o actuaciones de regeneración, supuesta una declaración de impacto ambiental favorable de los depósitos a extraer, pueden ser diferentes puntos de la costa a determinar y van a estar condicionados tanto por la solicitud de los agentes socioeconómicos como de las propias instituciones de las Islas Baleares en este caso o del lugar en que se determine esa actuación según necesidades a priorizar, disponibilidades presupuestarias y la programación que se vaya desarrollando en los próximos años.

Dicho todo esto, hay que insistir en una cuestión. Si lo que queremos es someter a la máxima transparencia esas actuaciones, la solución no está, como se dice en la proposición no de ley de Izquierda Unida, en los tres puntos a considerar, que tienen, además, un ámbito territorial concreto y determinado, sino que se trataría de generalizar la declaración de impacto ambiental al conjunto de esas actuaciones, también las de reposición de arena en las playas y al conjunto de actuaciones que lleve a cabo la Dirección General de Costas en todo el país. De ahí que nosotros presentemos una enmienda que tiene carácter de transaccional, dado que hay otras ya presentadas, en el sentido de que el Congreso de los Diputados inste al Gobierno a tomar las medidas necesarias para que los proyectos de extracción de arena y, en su caso, los de regeneración de playas, sean sometidos al procedimiento de declaración de impacto ambiental. Este procedimiento es el que garantiza el acceso de todos los agentes: grupos ecológicos, ciudadanos individuales, ayuntamientos, cofradías de pescadores, evidentemente el Gobierno balear, que es el que hace el informe sobre el impacto ambiental, y todos los interesados en esa cuestión.

Nosotros no tenemos inconveniente en votar la proposición no de ley de Izquierda Unida, tal como viene redactada, pero entendemos que solucionaría mejor el problema la propuesta que nuestro grupo pone a disposición de los proponentes. Nuestra propuesta nos parece mejor que la que se está ofertando en la proposición no de ley. Ahora bien, en caso de que no se acepte, no tenemos inconveniente

en dar el apoyo a la proposición que estamos debatiendo, aunque entendemos que el grado de protección y de transparencia en esas actuaciones es inferior al que propone el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Pregunto a los portavoces de los grupos parlamentarios si algún Grupo se opone a la aceptación de la enmienda *in voce* de sustitución, que el ponente del Grupo Socialista ha calificado como transaccional pero que de hecho es de sustitución. **(Denegaciones.)**

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, yo no me opongo a la tramitación de la enmienda, pero a la aceptación...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ríos. Primero he preguntado a todos los grupos parlamentarios si se oponen a la aceptación. Si nadie se opone se acepta su trámite. Ahora le pido su criterio sobre si acepta o no la mencionada enmienda *in voce* presentada por el señor Costa en nombre del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, ¿respondo a esta enmienda y a las del Grupo Popular?

El señor **PRESIDENTE**: De momento conteste a esta enmienda y seguidamente pasamos a las otras.

El señor **RIOS MARTINEZ**: La iniciativa de Izquierda Unida pretende mejorar las garantías para tramitar una actuación en las costas de regeneración de playas, tanto donde se extrae el volumen de arena como donde se ubica. Creemos que las garantías de protección y de transparencia en la decisión son mayores en nuestra proposición —y después nos referiremos a otras enmiendas— que en la propuesta que hace el Grupo Parlamentario Socialista, que viene a decir que el Congreso insta al Gobierno para que tome las medidas necesarias, en tanto en cuanto haya un procedimiento de impacto ambiental, en la extracción de arena y, en su caso, en la regeneración. Lo deja todo tan en condicional que no garantiza nada. Por tanto, nosotros entendemos, como Grupo proponente, que la propuesta de Izquierda Unida no es que sea inferior, sino que la suya empeora muchísimo y no garantiza que el Gobierno vaya a hacer estas actuaciones de evaluación de impacto ambiental. Por eso no aceptamos como enmienda de sustitución la propuesta de enmienda *in voce* que propone el Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada, por parte del Grupo proponente, la enmienda *in voce* presentada por el Grupo Parlamentario Socialista.

A continuación le ruego que transmita a esta Comisión su criterio respecto a las tres enmiendas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular.

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

La primera propuesta que hace el Grupo Popular a nuestra iniciativa va dirigida, por un lado, a concretar y ampliar lo que decíamos en la exposición de motivos en la parte resolutive, puesto que viene añadir al punto primero, además del texto que nosotros proponemos de una evaluación de impacto ambiental de la globalidad del proyecto, tanto la extracción como el vertido y que se profundice en los puntos de la memoria-resumen. Por tanto, nos parece que mejora el texto que nosotros proponemos.

La segunda propuesta viene a decir algo que nosotros creemos que está garantizado desde el momento en que la Constitución mandata a los poderes públicos y a las instituciones a la coordinación. Nosotros dábamos por supuesto que el Gobierno balear no solamente debe conocer y tener la información, sino incluso participar en todo el trámite. Es más, el modelo de Estado que tenemos, que es cada vez más de competencias compartidas, aunque no sean compartidas, necesita de esa comunicación. Por tanto, lo que añade esta propuesta, aunque parece una modificación total del texto, es que además de las cofradías de pescadores y ayuntamientos esté también el Gobierno balear. Esto nos parece lógico y, por tanto, también lo aceptamos.

La tercera propuesta viene a decir, señor Presidente (y para admitir esta enmienda voy a hacer una precisión *in voce* a nuestro párrafo de introducción), que estos informes que se solicitan aquí del Instituto Oceanográfico y del Consejo Superior de Investigaciones Científicas sean para todas las actuaciones de regeneración de playas y extracción de arena. Como nuestro párrafo de introducción dice que el Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que antes de llevar a cabo la ejecución de extracción de arena para la regeneración de playas de la Isla de Mallorca, y precisa solamente a la Isla de Mallorca, yo le propongo, para aceptar esta enmienda, que se añada después de «Isla de Mallorca», la expresión «y demás islas baleares», con lo cual se puede aceptar la propuesta de regeneración en todas las islas Baleares y ampliamos el espectro que nos criticaba el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que más que enmienda *in voce* es una precisión que el grupo proponente solicita al grupo enmendante, el Partido Popular.

¿Cuál es la opinión del portavoz del Grupo Parlamentario Popular sobre la tercera propuesta de añadir «y demás islas Baleares»?

La señora **CAVA DE LLANO Y CARRIO**: Señor Presidente, mostramos nuestra total conformidad. Nuestra enmienda iba en este sentido.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Entiendo que el portavoz del Grupo proponente acepta la enmienda con esa variante?

El señor **RIOS MARTINEZ**: Señor Presidente, acepto las tres enmiendas textuales, tal cual están y la precisión iría al párrafo de introducción.

— **RELATIVA A PEAJE DE LAS MOTOCICLETAS EN LAS AUTOPISTAS DE TITULARIDAD DEL ESTADO. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000514.)**

El señor **PRESIDENTE**: Seguimos con el punto cuarto del orden del día: Proposición no de ley relativa a peaje de las motocicletas en las autopistas de titularidad del Estado. El grupo proponente es el Popular, y tiene la palabra para defender dicha proposición no de ley el señor Gómez-Alba.

El señor **GOMEZ-ALBA RUIZ**: Señor Presidente, actualmente gran cantidad de motocicletas con cilindradas de 75, 125, 150, 600, 750 y 1.000 centímetros cúbicos utilizan la red de autopistas en España. La utilización de las autopistas ha supuesto una disminución de los accidentes de este tipo de vehículos de los ruedas y, por tanto, supone una mejora de la seguridad de sus usuarios y de la seguridad vial en general. Las autopistas tienen fijado el sistema de peaje de manera que el importe que se paga es proporcional a los ejes de los vehículos que las utilizan, con la excepción de las motocicletas que pagan lo mismo que los vehículos de cuatro ruedas, cuando desde el punto de vista de desgaste del firme, por ejemplo, esto no es proporcional al de un vehículo de cuatro ruedas. Otro ejemplo podría ser que, en caso de accidente, los efectos destructores del mismo sobre las instalaciones no son similares, aunque los pague un seguro, que los que ocasiona un gran y potente turismo.

Esta es, pues, una propuesta con un aspecto de seguridad de nuestros ciudadanos y con otro de equidad y justicia. Si la cuantía del peaje es más equilibrada, animaremos a muchos de nuestros motoristas, frecuentemente jóvenes, a utilizar las autopistas con notable ahorro de accidentes. Respecto al peaje, éste viene determinado por dos factores: uno, el recorrido efectuado o a efectuar, y el otro, el tipo de vehículo. Respecto a lo primero no existe problema, pero respecto a lo segundo es terriblemente injusto que en las autopistas concesionarias de Estado las diferencias que se establezcan entre los usuarios sean solamente ligeros, pesados-1 y pesados-2. El peaje medio por kilómetro en algunos concesionarios, siguiendo esta clasificación y a título de ejemplo, es: ligero, 10,28 pesetas; pesado-1, 16,4; pesado-2, 22,9. En otra concesionaria diferente: ligero, 17,71; pesado-1, 31,96; pesado-2, 35,58. La media en el mes de marzo de los diferentes concesionarios, para que nos hagamos una idea de las distintas tarifas en el peaje, es: vehículos ligeros, el 13,38; pesados-1, el 22,74, y pesados-2, el 26,98. Pues bien, visto esto, es una burla a la equidad que, a efectos del peaje, se califique de la misma manera a una motocicleta de 75 centímetros cúbicos o un *scooter* que a un gran turismo lujoso y potente.

Todo lo anterior no ha de hurtar el pendiente debate sobre unificación de tarifas en las autopistas concesionarias del Estado, entre éstas y las de concesión autonómica o el acercamiento de nuestras tarifas a las europeas, inferiores en su conjunto. Pero dicho todo lo anterior hay que señalar

inmediatamente, y con el máximo énfasis, que cualquier modificación en algún sentido de las condiciones de la concesión exigiría la aprobación de las dos partes: del estado y de las concesionarias. De no ser así se lesionaría el Estado de derecho al no ser respetados los legítimos intereses de los concesionarios y aceptaríamos resolver una injusticia con otra semejante. Es por ello que hemos redactado nuestra proposición no de ley en los términos que ustedes conocen y nos avenimos a aceptar una enmienda de sustitución del Grupo Parlamentario Socialista en la que se altera la frase «peajes específicos» hasta «resto de vehículos», por «los peajes para motocicletas con los mismos criterios de coste que los correspondientes al resto de los vehículos». Entendemos que esto da más luz en la línea de lo que nosotros queríamos expresar y no hay ningún inconveniente.

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

En nombre del Grupo de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: En primer lugar le pediría que el portavoz del Grupo Popular, antes de continuar yo, repitese lo referido a la enmienda *in voce*, ya que no me ha quedado muy claro; si no, esperaré a la enmienda, cuando llegue.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Sedó. Es un mínimo de burocracia estatutaria por respeto al grupo proponente. El señor Gómez-Alba ha anticipado su criterio, pero debemos dejar al grupo proponente que cuando se produzca el hecho de la presentación de la enmienda, si se produce, que la explique y razone adecuadamente con los criterios que crea oportunos y entonces podremos opinar sobre la misma.

El señor **SEDO I MARSAL**: Ha sido una enmienda en voz baja.

Nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley, incluso con la enmienda, si ésta es aceptada, porque la gente que utiliza las motocicletas está discriminada en muchos de los peajes de las autopistas.

Es importante remarcar que en la proposición no de ley se nos dice: «... respetando el equilibrio económico y financiero de dichas empresas concesionarias». Nosotros creemos que este equilibrio no debería repercutir en los demás usuarios. Hay que buscar el equilibrio en otras formas. Posiblemente puede obtenerse si la autopista es utilizada por más motoristas al bajar el precio del peaje.

Técnicamente hay algunos temas que en verdad son curiosos, pero parece que según como se establezca el pago de los motociclistas y el control, ello podría llevar a las propias concesionarias a hacer algunas inversiones, porque si no el pago debe hacerse por las casetas del pago manual y no por el automático, y a veces ocurre que muchos motoristas prefieren pagar más caro para no tener que esperar en algunos peajes. Este es un tema que a lo mejor es favo-

rable para el equilibrio financiero del que hablamos antes. Por tanto, simplemente quiero decir que nuestro grupo va a votar favorablemente esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: En nombre del Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Quiero manifestar nuestro apoyo a la proposición no de ley que se ha presentado por parte del Grupo Parlamentario Popular.

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

El señor **MADRID LOPEZ**: Nosotros hemos estudiado con interés, naturalmente, esta iniciativa en relación con la unificación de las tarifas para este tipo de vehículos que se señala en la proposición. Tenemos algunas dudas inevitablemente, en relación a que, como todo el mundo sabe, la inmensa mayoría de las motocicletas que circulan por este tipo de vías son vehículos de gran cilindrada que, dadas sus prestaciones, producen una ocupación de la vía muy semejante a la de los vehículos de cuatro ruedas. Por otro lado, la utilización de los servicios que proporciona la autopista, tales como el sistema de postes de auxilio, asistencia mecánica, restauración, etcétera, es igual para todos los ocupantes de todos los tipos de vehículos. Se puede decir incluso que los vehículos de cuatro ruedas y las motocicletas de gran cilindrada producen efectos en el firme muy semejantes, desde luego, en lo que se refiere a los gastos que la utilización de las vías produce. Me parece que el proponente acaba de decir que es posible que esto facilitara la utilización por otro tipo de vehículo de los ruedas de menos cilindrada y, por tanto, supusiera mayor seguridad en el funcionamiento y en la manera de conducirse en términos de evitar accidentes y de seguridad vial. Si ésta fuese la intención, estaríamos lógicamente de acuerdo en una dirección que llevara a un equilibrio mayor de lo que cada día es inevitable, la presencia de ciudadanos en automóviles de todo tipo dentro de una sociedad dinámica como es la española.

Nos preocupa también que en la misma propuesta, en la conclusión, que es la propia proposición no de ley, al mismo tiempo se establezca el equilibrio económico y financiero de las empresas, que son lógicamente las concesionarias que en estos momentos tienen la responsabilidad y la concesión; me refiero a la posibilidad también de que como empresas tengan los beneficios oportunos. Esto quiere decir que si se rebaja la tarifa de una serie de vehículos para conseguir el equilibrio financiero, en todo caso, habría que aumentársela a otros, a menos que, como dice el proponente, se consiguiera un mayor número de vehículos; es decir, orientar, a través de tarifas más baratas, la nueva circulación. Pero en fin, eso está por ver. De todas manera, nosotros vemos buena voluntad en esta proposición no de ley, como en todas, naturalmente, que se presentan en la Cámara. Ya el proponente anunció con anterioridad que nosotros habíamos

hecho una enmienda del siguiente tenor. Donde habla de los peajes específicos para el resto de los vehículos, etcétera, proponemos la siguiente sustitución: «los peajes para motocicletas con los mismos criterios de coste que los correspondientes al resto de los vehículos.» Si esto se aceptara —y ya de antemano el proponente lo ha anunciado—, nosotros la votaríamos en los términos que acabo de expresar.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que quieran oponerse a la aceptación a trámite de la enmienda *in voce* presentada por el Grupo Socialista? (**Pausa.**) Ninguno. Por tanto, es aceptada a trámite y ruego al ponente del Grupo Parlamentario Popular se manifieste respecto a la aceptación o no de la mencionada enmienda.

El señor **GOMEZ-ALBA RUIZ**: Señor Presidente, como anticipé, desde luego se acepta.

— **RELATIVA A LA ELABORACION DE UN CONVENIO DE CARRETERAS CON EL GOBIERNO BALEAR. PRESENTADA POR EL GRUPO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000516.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a debatir el punto quinto del orden del día: Proposición no de ley relativa a la elaboración de un convenio de carreteras con el Gobierno balear. La propuesta es del Grupo Parlamentario Popular y para defenderla tiene la palabra el señor Gilet Girart.

El señor **GILET GIRART**: Señor Presidente, señorías, antes del año 1984, fecha de la transferencia, con carácter exclusivo, de la materia de carreteras a la Comunidad autónoma de las Baleares, el Ministro...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Gilet. Se me ha olvidado decir que al mismo tiempo que defiende la proposición no de ley, dado que existe una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, que es el proponente, defiende ambas cosas.

El señor **GILET GIRART**: Señor Presidente, con todos mis respetos, es intención de este portavoz del Grupo Parlamentario defender exclusivamente la proposición no de ley, ya que el trámite reglamentario así lo establece, porque no tengo conocimiento en este momento de la existencia de ninguna enmienda, ni la he leído.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón. Es culpa de esta Presidencia porque la nota que tengo dice que existe una enmienda del Grupo Parlamentario Popular, lo cual no dejaba de extrañarme pero cabe dentro de la posibilidad y de la realidad, pero efectivamente la enmienda existe —y repito que ha sido un error de esta Presidencia— es del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **GILET GIRART**: Decía que antes de 1984 el Ministerio de Obras Públicas contaba con 80.000 kilóme-

tros cuadrados de carreteras en la Península, Baleares y Canarias, y después de las transferencias competenciales, generalizadas en su mayor parte a las comunidades autónomas, se redujo a una cuarta parte, quedando en consecuencia unos 20.000 kilómetros que integran la actual red de interés general del Estado, sin que corresponda a Baleares ni un solo metro de dicha red general. Cabe pensar que antes de tal reducción competencial la inversión también hubiese sufrido una disminución, sin embargo ello no se corresponde con la realidad, puesto que frente a los 67.000 millones de pesetas del año 1985 se ha pasado a más de 400.000 millones en el año 1994. Tal referencia no significa que se ponga en duda la necesidad de una adecuación de la red de carreteras españolas a la del resto de Europa. Ahora bien, lo que ya no cabe poner en duda es el hecho, reiteradamente denunciado, de que ni una sola peseta de los cerca de dos billones de pesetas que se han invertido por el Gobierno en su red de carreteras desde 1985 a 1993 se haya dedicado a Baleares, excepción hecha de 600 millones destinados a abonar justiprecios pendientes de expropiaciones o del convenio 1985. A título recordatorio, señorías, cabe aludir al porcentaje que se invertía en la red viaria balear, que venía a representar antes de 1984 un 2,5 por ciento del total nacional.

La situación, pues, no puede ser más denunciable por discriminatoria e injusta. El carácter exclusivo de la competencia en materia de carreteras, la legislación vigente sobre las mismas, la política inversora gubernamental desde 1985 han dejado en el más completo olvido a la red viaria balear, y en dicho olvido se incluye igualmente una serie de circunstancias o particularidades, entre ellas el número de vehículos, 700 en la Comunidad Autónoma de Baleares por cada 1.000 habitantes, cuando la media española está en 450, la existencia en la Comunidad balear de un parque de vehículos de alquiler que supera los 30.000 y la visita de vehículos procedentes del continente, que se eleva a más allá de 15.000 durante el período estival; en otras palabras, durante un período superior a cinco meses al año sobre la red viaria balear circulan más de 600.000 vehículos.

Finalizado el primer plan de carreteras se aproxima el final del plan-puente 1994-1995 y se vislumbra, o al menos se discute, el PDI. Pues bien, ni el plan-puente, con un billón previsto de gasto, ni en el PDI, con una inversión de cinco billones, que conozca este Diputado, se incluye una sola peseta a invertir con destino a la red viaria balear. Desde tal exposición real, veraz y lamentablemente no asumida como tal por el Gobierno central, sólo cabe una alternativa: o retorno de la competencia al Ministerio, al Gobierno, en la materia de carreteras, o el establecimiento de un convenio entre el Gobierno de la nación y el Gobierno balear. Si lo primero no es deseable para ninguna de ambas instituciones, lo segundo es absolutamente justo en estos momentos, y si lo era ya desde 1985, con la firma del Convenio de colaboración, coordinación y apoyo entre el MOPTMA y la Comunidad autónoma canaria para la financiación y la ejecución de obras de carreteras en la aludida comunidad, de fecha 30 de abril de 1994, todavía lo es más. Es decir, en estos momentos, la discriminación permanente del Gobierno central provoca que la Comunidad

Autónoma de Baleares sea la única de todo el Estado que queda excluida del interés general del mismo, de uno de sus capítulos de mayor entidad inversora, es decir, en materia de carreteras.

La actual situación es la que pretende subsanar la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, muy acertadamente, que es objeto de debate en este momento, iniciativa parlamentaria cuya parte dispositiva, de aprobarse, significaría el establecimiento de un mandato parlamentario en virtud del cual el Gobierno de la nación y el Gobierno balear, mediante convenio y la ejecución del mismo, fijarían el régimen de inversión y de financiación destinado a las carreteras de Baleares, todo ello a imagen y semejanza del convenio con la Comunidad canaria. No es posible, pues, mantener por más tiempo una situación discriminatoria, estancada en la ignorancia y en el olvido gubernamental. De ahí que solicitemos en este momento de los restantes grupos el voto favorable a la iniciativa, es decir, su aprobación. De ser así —y abro comillas— «haremos que las islas Baleares participen de las inversiones de los planes estatales de carretera» —cierro comillas—, como rezaba el programa electoral del Partido Socialista, página 34, propuesto en la pasada legislatura, en la pasada confrontación electoral autonómica y municipal en Baleares.

Desde el Grupo Parlamentario Popular estamos convencidos de que el Grupo Socialista y los restantes grupos no desaprovecharán hoy, en este momento, la oportunidad de hacer real, los socialistas, una promesa electoral, y los restantes, solucionar una discriminación, votando afirmativamente nuestra iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: A continuación, puesto que existe una enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, que no del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Costa para defender dicha enmienda a la proposición no de ley objeto de debate.

El señor **COSTA CLIMET**: Señorías, es evidente que las carreteras en las islas Baleares son competencia autonómica desde 1984 y que su financiación es el fruto de un acuerdo tomado en la Comisión correspondiente; acuerdo, yo diría, insatisfactorio para las islas Baleares, como se ha puesto de manifiesto reiteradamente, pero del cual son responsables también las personas que negociaron esa transferencia en las islas Baleares y de las que el señor Gilet no estaba muy alejado en aquellos momentos. Por tanto, también habría que asumir un poco de autocritica en la realidad actual de la financiación de las carreteras en las islas Baleares.

Dicho esto, hay que comentar que, efectivamente, nuestro grupo coincide plenamente con el fondo que pretende abordar la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Popular. Es decir, coincidimos en que el Estado debe participar en la financiación de determinadas carreteras en las islas Baleares; se debe enmendar el error que se cometió al negociar esa transferencia para las islas Baleares y se debe dar solución a la singularidad que supone una comunidad insular en la que todas las carreteras fueron transferidas a

la comunidad autónoma, cosa que no se da en ninguna otra comunidad más que en Canarias, y a la que se le ha puesto ya una solución en el tiempo. Los efectos de la singularidad es evidente que afectan de un modo profundo a la financiación que se ha producido en materia de carreteras, y afecta también a esta financiación sobre todo el incremento de la inversión pública que ha tenido nuestro país, derivada de una política del Gobierno socialista, que ha permitido abordar las principales infraestructuras, entre ellas las de transportes, de las que Baleares se ha quedado en parte al margen, y sólo en parte, como después explicaré.

Las alternativas a la actual situación son, como ha dicho el señor Gilet, básicamente dos. La primera es que el Estado asuma, de acuerdo con la Comunidad autónoma, la titularidad de parte de la red de carreteras de las islas, de aquellas especialmente que puedan considerarse de interés general. El establecer qué carreteras puedan ser de interés general o no creo que no se puede decidir ni por este Parlamento ni por el propio Gobierno unilateralmente, sino que debe ser objeto de parte de la negociación con la propia comunidad autónoma, y una vez hecha esta declaración el Estado podría actuar en las mismas, dentro de sus competencias, y, por tanto, incorporarlas a los planes que están siendo objeto de estudio en estos momentos en las competencias estatales, especialmente el Plan Director de Infraestructuras. Ello se hace en base al artículo 130, apartado 1, de la Constitución española y a la ley 25/1988, de Carreteras. Las únicas carreteras que, a nuestro entender, deben considerarse de interés general son las que constituyen el acceso a puerto o aeropuerto de los principales núcleos de población de las islas Baleares. Para los que conocemos las islas, aun sin querer determinar cuáles deben ser éstas, resulta bastante evidente que las tres islas afectadas por esta materia, quizás cuatro, tiene unas redes centrales de carreteras que son las que deberían estar incorporadas a ese interés general, que son las que conectan el puerto de Alcudia —puerto de Mallorca— aeropuerto de Mallorca, en la isla de Mallorca; Ibiza, San Antonio con puertos y aeropuerto en ambos lados; Ciudadela-Mahón en Menorca; y en Formentera una central que va al puerto de Las Salinas, también de interés general. Por tanto, a partir de esta red se debería establecer el interés general, en caso de que ésta fuera la opción elegida, tanto por el Ministerio de Obras Públicas como por la comunidad autónoma, a través de esta negociación que queremos que se establezca.

La segunda alternativa es un convenio entre el Estado y la comunidad autónoma para realizar actuaciones en carreteras. En este caso, la comunidad autónoma seguiría siendo titular de la red de carreteras y hay antecedentes de este hecho, y con ello enlace con que se ha quedado en parte al margen de las fuertes inversiones estatales que ha habido en materia de infraestructura de transporte en los últimos años. Efectivamente, en 1986 se firmó un convenio de carreteras para cuatro años con la Comunidad Autónoma de las islas Baleares. Pero es más, y es lo que se oculta o no se explica claramente a los ciudadanos de las islas Baleares, cuando se estaba negociando la financiación de la comunidad autónoma, siendo Conseller de Eco-

nomía y Finanzas el señor Forcadás, actual Presidente de la Sociedad de Capital-Risc, se incorporó como parte de la financiación para Baleares y para que diera su acuerdo al sistema de financiación una cifra superior a 20.000 millones de pesetas para los años en que se estaba negociando la financiación. Esta financiación que el conseller exigió que no fuera finalista, que fuera indeterminada, se argumentó y se basó en que Baleares tenía una red de carreteras que no podía mantener y que tenía que sustentar con una financiación extraordinaria por parte del Estado.

Siendo todo ello así, creemos que el instrumento no es el adecuado; que el instrumento adecuado es que se contemple una nueva visión de la financiación de las carreteras. Por ello hemos presentado una enmienda que, en primer lugar, no encaja ni pretende establecer mecanismos rígidos de negociación para ninguna de las partes, ni para el Gobierno del Estado ni para el Gobierno de la comunidad autónoma, sobre el que nosotros no tenemos ninguna competencia. Pedimos que se establezca un diálogo entre ambas instituciones que dé lugar a una financiación extraordinaria en el tema de carreteras en Baleares, en aquellas que puedan ser de interés general, sin establecer ni el mecanismo a través del cual esta financiación se debe llevar a cabo y sin especificar tan concretamente como hace el Grupo Popular que se declaren de interés general y que se establezca un plan de carreteras. Entendemos que sería una actuación excesivamente dura por parte del Gobierno del Estado llevar a cabo esta determinación sin contar con la comunidad autónoma y sin una negociación previa con la comunidad autónoma.

Por todo ello hemos presentado esta enmienda, dejando bien claro que el Grupo Socialista, tal como expresa en sus programas electorales, quiere una financiación para las carreteras de interés general en las islas Baleares y que prescindiendo del resultado que pueda tener esta proposición no de ley vamos a seguir manteniendo esa propuesta ante la Administración central del Estado y en los foros que sea necesario. Esperamos que se acepte nuestra enmienda y que todos los grupos de la Cámara, o la mayoría, podamos coincidir en dar este apoyo a los ejecutivos, especialmente al del Estado, para que se establezcan los mecanismos para financiar esta red de carreteras que mejoraría sin duda la calidad de las carreras de las islas Baleares y, por tanto, la calidad de los servicios que se ofrecen a los ciudadanos de las islas y también a nuestros visitantes.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos parlamentarios que desean fijar su posición sobre esta proposición no de ley objeto de debate? (Pausa.)

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

El señor **SEDO I MARSAL**: Nuestro grupo va a apoyar la proposición no de ley, tanto la enmienda, si es aceptada, como la redacción inicial, aun cuando nos parece mucho más adecuado el texto de la enmienda. Me explicaré. Tenemos que dejar un condicionante en el turno de fijación de posiciones, que ya sé que no condiciona lo que se aprueba pero aclara lo que quiere decir nuestro voto.

Con los trasposos, todas las carreteras insulares pasan a ser competencia de la comunidad. En otras comunidades autónomas (específicamente voy a hablar de Cataluña) existen carreteras traspasadas o de su competencia, carreteras que son competencia de las diputaciones provinciales y carreteras nacionales que son competencia del Ministerio de Obras Públicas y en las que realiza sus inversiones dentro de los planes de la red de interés general del Estado. Por tanto, no todas las carreteras de Baleares pueden estar consideradas de interés general porque entonces las inversiones serían a cargo del Estado. Yo quiero recalcar una cosa muy simple, que nosotros votamos favorablemente porque la proposición no de ley en su redacción dice: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a declarar de interés general un —éste es un artículo indeterminado— plan de carreteras específico para la Comunidad Autónoma de Baleares a desarrollar por el Estado. Eso quiere decir que apoyamos un plan que comprenda las carreteras en convenio entre el Estado y la comunidad autónoma y en el que se establezca cuáles son las carreteras que van a ser declaradas de interés general, y no que toda la red de carreteras insulares pudiese quedar considerada de interés general. Con ello estableceríamos un equilibrio con las demás comunidades autónomas. Hay un tipo de carreteras que son de interés general y podrían estar equiparadas a la RIGE y otras que ya son competencia de la comunidad autónoma o de la diputación. En consecuencia, quiero que quede bien claro nuestro voto favorable al texto inicial, si es el que va a someterse a votación. No tenemos ningún inconveniente en aceptarlo, pero consideramos que es un tema parcial dentro del conjunto de carreteras que el archipiélago tiene.

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

El señor **ANDREU ANDREU**: Por las diferentes intervenciones de los grupos parlamentarios, creo que existe en todos la voluntad de que el Gobierno o la Administración central participe en la financiación de infraestructuras y de carreteras, muy especialmente, en el conjunto de la Comunidad Autónoma balear, lo que hasta el momento no era posible, porque quizá las transferencias que se plantearon no se hicieron en su momento de una forma suficientemente meditada sobre cuál era la auténtica capacidad de inversión de cada una de las administraciones implicadas en la Comunidad Autónoma balear.

Siendo así la voluntad de todos los grupos parlamentarios, en la redacción que propone cada uno de ellos para solventar este problema, se nota que cada grupo parlamentario tira hacia la administración de la cual es más responsable, y, así, en la redacción del Grupo Popular se dar pasos hacia delante sin que esté totalmente solucionado todo el camino intermedio, y en la redacción de la enmienda del Grupo Socialista no se llega, a nuestro juicio, a lo que debería ser el punto exacto de solución del problema. ¿Qué quiero decir con ello? Pues que en la redacción de la proposición no de ley que nos presenta el Grupo Popular se

pone por delante el declarar de interés general el plan de carreteras, cuando todavía en la redacción no se ha hablado del convenio, y se deduce de la redacción que la declaración de interés general del plan de carreteras está ya prácticamente hecha, cuando nosotros consideramos que lo que debe estar hecha en primer lugar es la redacción del convenio y que en ese convenio se contemple la financiación de este plan de carreteras, que se considere de interés general en dicho convenio.

La redacción de la enmienda que nos plantea el Grupo Socialista no llega a mencionar en ningún momento la palabra convenio. Habla de la realización de acuerdos, pero en ningún momento llega a concretarlos como un convenio, y no es que sea necesario compararlo con el de ninguna otra comunidad autónoma, pero no tipifica de alguna manera la realización de este convenio. Mi Grupo Parlamentario, que también participa del deseo de solucionar este problema y que tiene interés en que haya una resolución acertada por parte de esta Comisión, presenta en este momento una enmienda «in voce» a la proposición no de ley del Grupo Popular cuyo texto literal sería el siguiente y que haré llegar a la Mesa para que la remita a los grupos parlamentarios y que tengan una composición de lugar exacta de lo que nosotros proponemos: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a la elaboración de un convenio con el Govern balear en el que se contemple la financiación de las carreteras y otras obras de infraestructuras del transporte de interés general similar al realizado para la Comunidad Autónoma de Canarias.

Con la esperanza de que esta enmienda sea aceptada por el Grupo proponente, la presentamos a la Mesa y deseáramos que hubiera un entendimiento sobre esta proposición no de ley, no vaya a ser que al final el no querer llegar a un entendimiento nos lleve a que esta proposición no de ley no tenga éxito, cuando yo creo que el espíritu de todos los grupos está precisamente en que sí lo tenga.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún grupo parlamentario se opone, a la aceptación a trámite de la enmienda «in voce» presentada por el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya? (**Pausa.**) Como ningún grupo se opone se admite a trámite. En consecuencia, solicito al portavoz del Grupo proponente, señor Gilet, su opinión, en primer lugar, con respecto a la enmienda «in voce» del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (**El señor Sedó i Marsal pide la palabra.**)

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: ¿Podría repetir el texto, ya que no la tenemos por escrito?

El señor **PRESIDENTE**: Ruego al señor Andreu haga llegar a todos los portavoces, por escrito y con la mayor urgencia posible, el contenido de su enmienda «in voce». Mientras tanto, solicito al portavoz del Grupo Parlamentario proponente, el Grupo Popular, su opinión sobre la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista, su aceptación o rechazo.

El señor **GILET GIRART**: Respecto a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Socialista, debo decir que, teniendo en cuenta su espíritu e intencionalidad, no creemos que de ninguna de las maneras venga a mejorar el contenido de la proposición no de ley de nuestro Grupo Parlamentario, ni tan siquiera en la intencionalidad, que es muchísimo más clara en nuestra proposición no de ley. De ahí que no aceptemos la incorporación de esa enmienda a la misma.

Vaya por delante que en cuanto a la enmienda «in voce» que ha sido admitida a trámite, presentada por el Grupo de Izquierda Unida, el ponente ha tomado nota mientras se leía y siendo así que incluye los tres aspectos básicos de nuestra proposición no de ley, es decir, la firma de un convenio, su financiación y la declaración de carreteras de interés general para la Comunidad Autónoma de las Islas Baleares, entiendo que procede admitirla a trámite y someterla a votación, que en nuestro caso será afirmativa.

El señor **PRESIDENTE**: Queda claro, pues, que el ponente del Grupo proponente acepta la enmienda «in voce» del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y rechaza la enmienda del Grupo Socialista. (**El señor Costa Costa pide la palabra.**)

El señor Costa tiene la palabra para una cuestión de orden.

El señor **COSTA COSTA**: Si hubiera tenido la oportunidad, una vez oída la enmienda «in voce» del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y sabiendo que el Grupo Popular la acepta como propuesta de resolución, hubiéramos retirado la nuestra. De todas maneras lamentamos el talante del Grupo Popular, que no ha aceptado ni siquiera la admisión a trámite de nuestra enmienda en este punto.

Por tanto, quiero agradecer al Grupo de Izquierda Unida que en este caso concreto haya buscado de forma positiva el acuerdo entre dos posiciones que, persiguiendo el mismo objetivo, eran discrepantes en la forma.

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Costa, tengo que corregirle, porque su enmienda, presentada en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, sí ha sido admitida a trámite. Lo único que pasa es que en su primera exposición el portavoz del Grupo Parlamentario Popular no ha aceptado su enmienda, pero sí ha sido admitida a trámite. (**El señor Sedó i Marsal pide la palabra.**)

¿Cuestión de orden, señor Sedó?

El señor **SEDO I MARSAL**: Si hay que llamarle de orden, de orden. Ahora que he hecho una segunda lectura de la enmienda, quisiera introducir una matización en este texto, que iría después de que dice «otras infraestructuras de transporte de interés general». Quisiera modificarlo en el sentido de que fuesen determinadas infraestructuras de interés general. No todas son de interés general. Es decir que dentro del convenio deben marcarse las que son de interés general.

El señor **PRESIDENTE**: Para no proceder a otra enmienda «in voce» después de reiterados debates y aportaciones muy valiosas de todos los diputados, creo que el Grupo enmendante «in voce» recoge claramente su matización, por lo que no la vamos a considerar como una enmienda «in voce» sino como una matización que es aceptada y consensuada por todos y en particular por el Grupo proponente de la enmienda «in voce».

¿Es así, señor Andreu?

El señor **ANDREU ANDREU**: Por mi parte no hay inconveniente y creo que matiza bien la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: Gracias.

Queda claro que ha sido rechazada la enmienda del Grupo Socialista, con la matización de que tal como ha manifestado su portavoz, si hubiera conocido antes la propuesta del Grupo Federal de Izquierda Unida y su aceptación por parte del Grupo Popular, hubiera retirado su enmienda y hubiera aceptado la proposición no de ley con la enmienda «in voce» del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

— **SOBRE REALIZACION DE UN ESTUDIO DE IMPACTO MEDIOAMBIENTAL SOBRE LOS EFECTOS DEL TRASVASE DEL RIO GUADIARO AL RIO MAJACEITE. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000520.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al último punto del orden del día: Proposición no de ley sobre realización de un estudio de impacto medioambiental sobre los efectos del trasvase del río Guadiaro al río Majaceite.

El proponente es el Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y para defender dicha proposición no de ley tiene la palabra el señor Andreu.

El señor **ANDREU ANDREU**: Señor Presidente, señoras y señores Diputados, el debate sobre el trasvase del río Guadiaro al río Majaceite concluyó no hace demasiadas fechas en esta Cámara y en ese debate, en el que mi Grupo Parlamentario mostraba cautelas que consideraba importantes para la realización de ese trasvase, presentamos una enmienda al texto del proyecto de ley por la cual solicitamos que se realizara un estudio de impacto medioambiental para medir las consecuencias que pudiera tener ese trasvase.

Tuvieron éxito otras enmiendas que presentó mi Grupo Parlamentario que se referían a la determinación del caudal ecológico y del volumen de agua que podía ser trasvasado de un río a otro cada anualidad, pero no tuvo éxito que este estudio de impacto medioambiental se realizara.

Los hechos posteriores a la aprobación de ese proyecto de ley han venido a demostrar que lo que Izquierda Unida solicitaba no era una cuestión baladí ni caprichosa por la cual algunos creían que se pretendía poner objeciones a la

realización de este trasvase. Los hechos han venido a demostrar que era algo muy necesario y que si el Gobierno hubiera tenido la sensibilidad de haber realizado este estudio de impacto medioambiental hace ya años, probablemente nos hubiéramos ahorrado muchos debates y muchísimas crispaciones entre las poblaciones que se encuentran afectadas, tanto de las zonas cedentes como de las receptoras de dicho trasvase. Que la Unión Europea haya puesto pegas a la financiación del trasvase, precisamente porque este estudio de impacto medioambiental no está hecho viene a ratificar la posición que no sólo mi Grupo Parlamentario sino amplios sectores sociales han venido manteniendo sobre este trasvase.

Nosotros en ningún momento hemos manifestado una posición de radicalidad sobre el tema, ni una negación absoluta a la realización del trasvase, ni muchísimo menos, como demostramos en el proyecto de trasvase. Ahora bien, esta cautela de la realización del estudio de impacto medioambiental que para nosotros ha sido fundamental —y lo sigue siendo— viene de alguna forma a reiterarse cuando precisamente la zona cedente, es decir, el Campo de Gibraltar, se encuentra en estos momentos con una situación de deterioro hidrológico importantísima. Que la comarca del Campo de Gibraltar se encuentre ahora con que tiene importantísimas reducciones en el abastecimiento de agua; que apenas se pueda suministrar agua durante seis horas a La Línea o Algeciras demuestra que las decisiones que se habían tomado por parte del Gobierno y que se han ratificado en este Congreso por la mayoría parlamentaria han sido propuestas excesivamente precipitadas, aunque a veces este tipo de propuestas tardan años en tomarse, y el no querer rectificar una postura precipitada hace que el error persista durante años y años.

Consideramos que en una época de sequía importante no es solución definitiva el hecho de que un trasvase de una zona a otra pretenda solventar el problema en la zona receptora, porque en una época de sequía continuada la zona donante tampoco tiene agua suficiente para dar. Por lo tanto, independientemente de la operación del trasvase, mi Grupo Parlamentario ha defendido la mayor autonomía posible para la zona receptora. Por ello, Izquierda Unida ha defendido de forma reiterada que la bahía de Cádiz disponga de una desaladora para que pueda tener una autonomía que le es necesaria en el caso de sequía continuada, porque aun suponiendo que el trasvase del Guadiaro al Majaceite pudiera solventar todos los problemas medioambientales que dicho trasvase conlleva y que por la redacción del estudio de impacto medioambiental se pudieran determinar las medidas cautelares necesarias para que dicho impacto fuera mínimo, aun suponiendo eso —lo que no podemos enjuiciar hasta que el estudio de impacto medioambiental esté efectivamente realizado—, en el caso de que la sequía se prolongara, la zona gaditana se encontraría con el importante problema de que no había agua para trasvasar del Guadiaro a la zona gaditana. Por tanto, la construcción de la desaladora continúa siendo para nosotros capital y absolutamente necesaria. Después de haber negado durante meses y meses la posibilidad de construcción de esa desaladora, y a pesar de la insistencia de mi

Grupo Parlamentario, Izquierda Unida, de otros grupos y de amplios sectores de la sociedad gaditana para que esta desaladora sea una realidad, parece que la Administración ya tiene en cuenta esa posibilidad, aunque aún no esté determinada ni la ubicación ni la partida presupuestaria para ella. En este sentido pensamos que aprobar el punto tercero de la proposición no de ley fortalece la propuesta de la construcción de la desaladora y, de alguna manera, compromete a que presupuestariamente dicha obra se apruebe en este Congreso de los Diputados.

Por lo tanto, Izquierda Unida, en coherencia con el planteamiento que ha venido siguiendo en relación con el proyecto del trasvase del Guadiaro al Majaceite, solicita que, de la forma más urgente posible, se realice la redacción de este estudio de impacto medioambiental. Con ello creo que tranquilizaríamos a importantes sectores sociales que hasta el momento han venido pidiendo reiteradamente la realización del estudio de impacto medioambiental. Con ello creo que tranquilizaríamos también a la Unión Europea, y España tendría la imagen de un país que cumple las normativas medioambientales europeas y que se encuentra en disposición de estar a la altura de la sensibilidad medioambiental existente en Europa. Con la aprobación de esta proposición no de ley creo que solventaríamos muchísimas de las preocupaciones que existen en la zona gaditana de que, a pesar de que se realizaran las obras del trasvase —en el caso de que no hubiera agua que trasvasar—, el problema seguiría candente y, por lo tanto, con la aprobación de esta proposición no de ley —que pretende la construcción y ubicación de la desaladora en esta zona— tranquilizaríamos considerablemente a esta región tan carente de agua que está sufriendo tantísimas restricciones desde hace ya más de tres años. El hecho de que se paralice la obra de la conducción del trasvase hasta que el estudio de impacto medioambiental esté realizado nos parece una mínima medida cautelar que de alguna forma viene a ratificar la seriedad con la que se quiere abordar este estudio de impacto medioambiental.

Solicito al conjunto de los grupos parlamentarios que apoyen esta propuesta, que es de sentido común, con la idea de que es una propuesta de concordia entre las diferentes comunidades que se ven afectadas por este trasvase, y es una propuesta que ofrecería una imagen de modernidad y sensibilidad ecológica por parte de este Parlamento.

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

¿Grupos parlamentarios que deseen fijar su posición sobre esta proposición no de ley? (**Pausa.**)

En nombre del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Fernández Rodríguez, a quien damos la bienvenida en esta Comisión, ya que, creo, es la primera vez que participa en ella, e, igualmente, como he visto otras caras nuevas en esta Comisión de otros diputados de grupos parlamentarios que no han intervenido, damos también la bienvenida a los nuevos miembros de esa Comisión (**El señor Dávila Sánchez: Este Presidente es un caballero.**) y les instamos a trabajar con la misma intensidad con que lo han hecho los anteriores diputados. En el entorno y en el ambiente de esta Comisión su trabajo va a ser

altamente importante como contribución al desarrollo de nuestro país. Sean bienvenidos.

Tiene la palabra el señor Fernández Rodríguez.

El señor **FERNANDEZ RODRIGUEZ**: Muchas gracias, señor Presidente.

Para tener un conocimiento lo más exacto posible sobre la cuestión que estamos debatiendo, bueno será que, aunque sea brevemente, hagamos una somera descripción de la situación que actualmente se padece en la cuenca cedente, en la cuenca del Guadiaro, esto es, en la comarca del Campo de Gibraltar. La situación es que, en estos momentos, dos ciudades como Algeciras y La Línea, que en su conjunto suman cerca de 200.000 habitantes, sólo disponen de agua seis horas al día, desde las siete de la mañana hasta la una de la tarde, y que, además, el agua embalsada en la zona, sumando los embalses de Guadarranque y de Charco Redondo, según los datos de la propia Confederación Hidrográfica del Sur, no llega siquiera a un hectómetro cúbico de agua, cuando el consumo en la zona está estimado en unos cuatro hectómetros cúbicos al mes; es decir, que apenas queda agua para unos días.

En esta situación crítica, a la que se ha llegado única y exclusivamente por la falta de previsión y planificación de los responsables de la propia Confederación —cuyo cese inmediato ha sido solicitado por todos los colectivos sociales en el Campo de Gibraltar e incluso por la propia Diputación de Cádiz, gobernada por el Partido Socialista, y que nosotros reiteramos y consideramos imprescindible para restituir la confianza de los ciudadanos de la zona—, se están llevando a cabo las obras para realizar un trasvase desde una zona que no tiene agua a otra que tampoco la tiene, pero que, afortunadamente para ella, tiene más reservas y sufre menos restricciones que la que se pretende que sea cedente.

Hemos de señalar con preocupación que para que se iniciasen las obras, cuyo coste es superior a los 6.000 millones de pesetas, se han estado dando datos erróneos por parte de la Confederación Hidrográfica del Sur. Si no, ¿cómo se puede decir en la exposición de motivos de la ley de derivación de volúmenes de agua de la cuenca del río Guadiaro a la cuenca del río Guadalete que en la cuenca del Guadiaro existen excedentes que superan en varias veces los volúmenes de agua a trasvasar, teniendo en cuenta las necesidades tanto presentes como futuras por lo que el trasvase propuesto no compromete en absoluto las posibilidades futuras de desarrollo de la cuenca del Guadiaro? Y, a mayor abundamiento, en su artículo 2, puntos a) y b), se dice que no se efectuará ningún trasvase mientras no circule por el río Guadiaro, en la obra de derivación, un caudal mínimo de cinco metros cúbicos por segundo. Sólo se trasvasará el caudal circulante por el río que exceda de los indicados cinco metros cúbicos por segundo.

Si se cumple con la ley y se garantiza ese caudal mínimo que hay que respetar, ¿qué es lo que hay que trasvasar si en estos momentos es evidente que no existen esos caudales? ¿Para qué tanta prisa? ¿Para qué tanta precipitación? Estamos hablando de unas obras que tienen graves repercusiones medioambientales en una zona especial-

mente protegida, como es el Parque de los Alcornocales. ¿Cómo se va a poder mantener a partir de ahora el rigor que se exige a los particulares para hacer un pequeño carril o una instalación ganadera cuando el propio Estado está causando destrozos, como construir una pista de acceso de tamaño superior al de una autopista, talando árboles, instalando un cableado de alta tensión de más de 6 kilómetros de longitud? ¿Qué se va a hacer con los más de 250.000 metros cúbicos de roca que está previsto extraer? Todas éstas son cuestiones que debería aclararnos el estudio de impacto medioambiental, necesario no sólo por las cuestiones señaladas, sino también para tranquilizar a la opinión pública de una zona especialmente sensibilizada por esta cuestión en estos momentos.

Nuestro Grupo ha defendido y defenderá la necesidad del trasvase porque con los datos facilitados por la Confederación y las necesidades de agua de la bahía gaditana podría ser una solución. Insisto, nuestra posición es favorable al trasvase, pero es evidente que en estos momentos toda esta cuestión debe abordarse con mayor transparencia, con mayor control y cuanto antes se ponga en marcha la comisión de explotación del trasvase prevista en el artículo 3.º de la ley del trasvase, cuanto antes puedan controlar los afectados todo este asunto, antes podrá restablecerse la confianza en unas obras y en un organismo que ha demostrado, por ahora, no ser digno de ellas.

Por tanto, estando fundamentalmente de acuerdo con la proposición no de ley presentada por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya y, en concreto, con los puntos 1.º y 3.º de la misma —y nuestro Grupo ha insistido reiteradamente en la necesidad de una desaladora para la bahía gaditana—, no podemos apoyarla en todos sus términos porque la raíz del problema, a nuestro juicio, no es únicamente el estudio de impacto ambiental, con el que estamos fundamentalmente de acuerdo, sino que lo realmente importante son las garantías para la cuenca cedente y, sobre todo, la necesidad de que se adopten por el Gobierno soluciones urgentes al problema de suministro de agua en la bahía de Cádiz y también en el Campo de Gibraltar.

Por tanto, quiero manifestar nuestra abstención en relación con la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida.

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

El señor **PERALES PIZARRO**: En primer lugar, querría expresar que, efectivamente, las razones que expone el proponente para solicitar la paralización de la obra del trasvase, desde nuestro punto de vista, no deberían tener el peso suficiente para que esta proposición sea aprobada, teniendo en cuenta que las obras del trasvase del río Guadiaro al Majaceite son de extrema urgencia y necesidad para la provincia de Cádiz.

El portavoz de Izquierda Unida y proponente de esta proposición basa su oposición en tres razones principales. La primera hace mención, en su exposición de motivos, a

un accidente producido en la obra del trasvase. Es necesario decir que este accidente en la obra del trasvase ha consistido en un desprendimiento de tierra y se concluye, desde el punto de vista de este Grupo de manera desacertada, que ese accidente es consecuencia de la carencia de un estudio de impacto medioambiental. Yo confío en que el Grupo Izquierda Unida entienda que cualquier dificultad, cualquier accidente que se produzca en una obra de la complejidad técnica del trasvase —que es horadar un túnel de 12 kilómetros, donde va a haber dificultades técnicas enormes que no se pueden prever— son las consecuencias lógicas de una obra imprevisible, ya que sencillamente trata de horadar un túnel en una zona de la que se han realizado estudios técnicos y geológicos pero en la que, sin duda, puede encontrar circunstancias no previstas. Por tanto, se trata de un accidente de los absolutamente previstos y normales y que, afortunadamente no ha producido ninguna desgracia personal ni ninguna desgracia que tenga consecuencias sin solución. Por tanto, es un accidente de los que se van a producir otros muchos en esa obra, y de ningún modo puede concluirse, a raíz del mismo, que es consecuencia de la pretendida falta de estudio de impacto medioambiental.

El segundo bloque de razones se refiere a las quejas de la Comisión Europea. En efecto, hay dos quejas, la 4637 del año 1993 y la 4789, que se han presentado ante la Comisión Europea, sobre conservación de los hábitats naturales y de la fauna y flora silvestre. Todas las quejas se sustancian especialmente en el problema de la escombrera y la situación en que quedará, sobre todo la fauna de la zona. La escombrera es una única y va a tener una superficie de 4,2 hectáreas y está situada, como no podía ser de otra manera, en el Parque Natural de los Alcornocales, y para referenciar la importancia de impacto de la escombrera, de 4,2 hectáreas, el parque tiene 170.025 hectáreas. Es decir, van a hacer unas escombreras de 4,2 hectáreas sobre un pastizal que apenas tiene vegetación arbórea, cuyo inventario florístico no tiene interés alguno, porque son especies que no tienen interés endógeno ya que son las habituales de un pastizal de esa zona. El Gobierno español va a responder, como lo ha hecho habitualmente, a las exigencias legales de la Unión Europea, a las que se requieren, y se adoptarán las medidas necesarias.

Tengo que decir que el proyecto de derivación tiene las garantías medioambientales suficientes. Hay un estudio de impacto medioambiental del mes de enero de 1994, aprobado por la Agencia de Medio Ambiente del Gobierno andaluz; han sido aprobadas asimismo las medidas correspondientes por la Junta Rectora del Parque Natural de los Alcornocales y del Parque Natural de Grazalema, que están atravesados por el túnel al que hemos hecho referencia. Por otro lado, los dos tramos de medida de corrección también han sido aprobados por la Agencia de Medio Ambiente, de tal manera que este proyecto cuenta con un estudio de impacto medioambiental, y desde agosto del año pasado, 1994, cuenta también con todo un plan de medidas correctoras que están siendo tenidas en cuenta.

El Grupo de Izquierda Unida se ha caracterizado por la exigencia de ese estudio y en todas las ocasiones se le ha

respondido con la misma claridad, incluso con el propio documento de estudio de impacto ambiental a que se ha hecho referencia.

El tercer bloque de razones, a las que se ha sumado también el Partido Popular, se refiere a las carencias de agua actuales en el Campo de Gibraltar. En primer lugar, hay que decir que es verdad que hay una situación dramática, desde el punto de vista del suministro de agua, en el Campo de Gibraltar, que es la zona que cede el agua a la Bahía de Cádiz. La razón no es otra que un error gravísimo de la Confederación Hidrográfica del Guadalquivir, de quienes hacen las mediciones; no hay otra explicación, y desde luego no puedo tener en esta ocasión ninguna razón para no reconocer que se ha producido un error en la medición y en la predicción del suministro de esa zona. Además, puede poner en riesgo, como aquí se ha planteado, la política de trasvase. ¿Por qué?, porque se afirma, de manera reiterada y gravemente errónea, que el Campo de Gibraltar se surte del agua del Guadiaro. Eso no es cierto, porque el Campo de Gibraltar se suministra para el consumo humano e industrial del complejo Guadarranque-Charco Redondo, y ni un solo litro de ese Guadiaro va ni a La Línea ni a Algeciras; ni un solo litro del Guadiaro va a esas dos ciudades que son las que están sufriendo las consecuencias. Sí va a Jimena y va a Castellar, que disponen de agua las veinticuatro horas del día. Es verdad que hay una situación de dificultad, desde luego derivada no porque el Campo de Gibraltar sea deficitario, que no lo es afortunadamente, sino por un problema de mala previsión hidrológica y de mala administración de los recursos con los que se ha contado.

No se puede concluir porque es erróneo, es injusto y no responde a la verdad, que la carencia de agua tenga relación con el río Guadiaro. En el río Guadiaro va directamente al mar y sólo es explotado en los acuíferos en los pueblos ribereños, que son los de menos consumo, que no están afectados por esa sequía porque disponen de veinticuatro horas de consumo, afortunadamente para ellos.

El Campo de Gibraltar se suministra del complejo Guadarranque-Charco Redondo, pero, en ninguna medida del Guadiaro.

No es justo que se concluya de esa situación que el trasvase ha de ser puesto en cuestión. No es justo porque no responde a la verdad, ya que el Guadiaro va directamente al mar y sólo es explotado por los pueblos ribereños mediante acuíferos y pozos.

Para corregir esa situación del Campo de Gibraltar, como todos ustedes conocen, hay medidas de emergencia: apertura de pozos, una obra de emergencia incluida en el plan de metasequía, que consiste en llevar agua superficial desde el río Guadiaro al sistema Guadarranque-Charco Redondo, y por tanto es una obra que va a estar controlada de manera inmediata.

En consecuencia —voy terminando—, me parece injusto que se pida la paralización del trasvase por las siguientes razones. El trasvase que se aprobó aún no ha comenzado a trasvasar agua, luego difícilmente es un elemento negativo para el consumo actual, ya que no se ha

empezado siquiera la obra: por otra parte, el trasvase sólo se hará cuando el caudal supere los 5.000 litros por segundo, de manera que con esos 5.000 litros por segundo que no se van a trasvasar al Campo de Gibraltar en estos momentos sobrarían 4.000 litros para su consumo. Debo señalar que el río Guadiaro, en los años de mayor sequía conocidos hasta ahora y medidos, que fueron los años 1944 y 45, podía haber trasvasado, según la ley, 39 hectómetros cúbicos a la bahía; en el año 1992-93, 31 hectómetros cúbicos y, en el año, 1993-94, 31,45.

Sólo quiero dar un dato curioso. La bahía de Cádiz va a recibir 2,5 hectómetros cúbicos en barco. Eso cuesta 1.100 millones de pesetas. Mil cien millones de pesetas, en dinero contante y sonante, cuesta traer en barco 2,5 hectómetros cúbicos. Con 30 hectómetros cúbicos que se puedan trasvasar, estaríamos haciendo una inversión muy rentable desde el punto de vista económico.

En consecuencia, señor Presidente, señorías —perdón por la extensión—, sólo me resta decir que sería injusto que la carencia de agua nos llevara a la conclusión de que ese trasvase, que no se ha empezado, es una razón para esa carencia.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a interrumpir la sesión durante dos minutos, exclusivamente, y a continuación reanudaremos la sesión para proceder a las votaciones pertinentes.

#### Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señorías, reanudamos la sesión para proceder a la votación de las seis propuestas de resolución que han sido debatidas a lo largo de la reunión de esta mañana de la comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente.

Antes de someter a votación la primera proposición no de ley en la que ha habido una enmienda del Grupo Socialista, el Portavoz del Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, como proponente de la mencionada proposición no de ley, me ha transmitido el interés por cambiar la enmienda «in voce» que ha hecho el Grupo Socialista —su posición no ha sido fijada con anterioridad— y que ha sido aceptada y consensuada por el resto de grupos parlamentarios. Para saber los términos en que vamos a votar la proposición no de ley, le ruego al señor Andreu que dé lectura a la enmienda «in voce» del Grupo Socialista, con la modificación propuesta por él y que ha sido consensuada con el resto de los grupos parlamentarios.

El señor **ANDREU ANDREU**: La enmienda transaccional que mi Grupo presenta a los otros grupos, fundamentalmente al Grupo Socialista que presentó la enmienda «in voce», es la siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a impulsar el efectivo cumplimiento de la normativa existente sobre uso e instalación de boyas y puntos de amarre en el litoral español y a la revisión de aquellos aspectos insuficientemente regulados en la misma, con objeto de incrementar los niveles de seguridad.

dad de los usuarios de las playas y preservar el medio ambiente litoral.

El señor **PRESIDENTE**: Someto a aprobación la proposición no de ley número 1 del orden del día en los términos de la enmienda «in voce» del Grupo Socialista, con la modificación propuesta por el señor Andreu, en nombre del Grupo Parlamentario de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Someto a votación la segunda proposición del orden del día en los términos de la enmienda «in voce» del Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Someto a votación la proposición no de ley número tres en el orden del día en los términos de las enmiendas del Grupo Popular y la modificación «in voce» propuesta por el autor de la iniciativa, que es el Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Someto a votación la proposición no de ley número 4 en el orden del día en los términos de la enmienda «in voce» del Grupo Socialista.

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Someto a votación la proposición no de ley número 5 del orden del día en los términos de la enmienda «in voce» del Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Cata-

lunya con la modificación propuesta por el señor Sedó, del Grupo Catalán (Convergència i Unió).

**Efectuada la votación, dijo:**

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

Someto a votación la proposición no de ley número 6.

El señor **PERALES PIZARRO**: Señor Presidente, ¿es posible pedir votación separada?

El señor **PRESIDENTE**: Efectivamente, es posible. Iba a decirlo; se ha anticipado usted, pero celebro que sea así.

¿Podría decirme, señor Perales, en nombre de su Grupo, qué apartados quiere que se voten separadamente? La proposición no de ley tiene tres puntos.

El señor **PERALES PIZARRO**: Solicitamos la votación conjunta de los puntos 1 y 2 y separada del 3.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Algún otro Grupo Parlamentario desea alguna votación separada? (**Pausa.**)

Procedemos a votar los puntos 1 y 2 de la proposición no de ley número 6 en el orden del día.

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

El señor **PRESIDENTE**: Quedan rechazados. Someto a votación el punto 3 de la proposición no de ley número 6.

**Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 31; en contra, uno; abstenciones, tres.**

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el punto número 3 de la proposición no de ley número 6.

Muchas gracias por su asistencia y colaboración. Se levanta la sesión.

**Era la una y veinticinco 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**