



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1996

VI Legislatura

Núm. 72

INFRAESTRUCTURAS Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENTE: DON JESUS POSADA MORENO

Sesión núm. 7

celebrada el miércoles, 9 de octubre de 1996

Página

ORDEN DEL DIA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|---|------|
| — Relativa a la reconsideración de la decisión de segregar las gestión de los puertos de Avilés y Gijón (Asturias). Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000153) | 1594 |
| — Sobre la derogación de la orden de 19 de diciembre de 1994, por la que se establece el trazado del tramo Cervera-Santa María del Camí, de la autovía Madrid-Barcelona. Presentada por Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000009) | 1599 |
| — Relativa a las subvenciones del transporte entre la Península y el resto del territorio nacional. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso. (Número de expediente 161/000169) | 1604 |
| — Por la que se solicita de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) el establecimiento de nuevos servicios de viajeros en el ramal ferroviario El Papiol-Mollet del Vallés. Presentada por Grupo Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya. (Número de expediente 161/000019) | 1608 |
| — Por la que se insta al Gobierno a modificar el reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones. Presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergencia i Unió. (Número de expediente 161/000090) | 1611 |
-

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

El señor **PRESIDENTE**: Buenos días, vamos a comenzar la sesión número siete de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente. Figuran en el orden del día diversas proposiciones no de ley. Me gustaría proponer a la Comisión la alteración del orden del día con el fin de que la número tres se discuta en segundo lugar y que la que figura como punto número dos se debata a continuación, para que alguno de los intervinientes que tiene problemas pueda defender su proposición no de ley en esta Comisión. Si no hay inconveniente, llevaremos a cabo el desarrollo del orden del día tal y como he dicho.

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA A LA RECONSIDERACION DE LA DECISION DE SEGREGAR LA GESTION DE LOS PUERTOS DE AVILES Y GIJON (ASTURIAS), PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO. (Número de expediente 161/000153.)**

El señor **PRESIDENTE**: Comenzamos con la proposición no de ley relativa a la reconsideración de la decisión de segregar la gestión de los puertos de Avilés y Gijón (Asturias), que ha presentado el Grupo Socialista del Congreso.

El señor portavoz del Grupo Socialista tiene la palabra.

El señor **FERNANDEZ FERNANDEZ**: La proposición no de ley que el Grupo Socialista trae a esta Comisión no pretende sino que el Gobierno rectifique una decisión que, desde nuestro punto de vista, es gravemente lesiva para los intereses de los puertos de Gijón y Avilés, que fue la segregación, por decreto de junio de este año, de esas instalaciones pues en la medida en que ambas instalaciones portuarias son piezas capitales en el desarrollo futuro de Asturias, perjudican a los intereses generales de la región. Se trata de una región, señorías, que, como todos ustedes saben, está inmersa en una profunda crisis de la que no va a salir si no es no sólo con la solidaridad del resto de España, sino también exprimiendo todos sus recursos autóctonos, su potencial endógeno, entre los cuales los puertos son piezas fundamentales.

Señorías, las razones que en su día fueron esgrimidas por el anterior Gobierno para proceder a la fusión de los puertos están plenamente vigentes en este momento. Se justifica por razones de eficiencia que, como todas SS. SS. saben, están siendo esgrimidas y utilizadas profusamente tanto por el Gobierno como por los miembros del Partido Popular en supuestos que no se perciben con la misma nitidez que en este caso concreto. No ya en el ámbito estricto portuario, sino en el global de la economía, a lo que se tiende en este momento es a fusionar, a unir y no a segregar o dividir, como en este caso concreto en el que se impide al puerto fusionado de El Musel y Avilés tener una

masa crítica que le permita acceder a determinados niveles de economía de escala. En concreto, el puerto fusionado, en la relación de puertos de interés general del Estado, se incluiría en el cuarto en cuanto a facturación (de acuerdo con los datos de 1995), y en quinto lugar en cuanto a movimientos de mercancía, lo que da idea de que se trataría ya de un puerto de una dimensión que le permitiría competir con otros e intentar captar nuevos tráficos.

No se entiende esta segregación cuando, además, los resultados de la fusión ya se habían empezado a obtener. De hecho, en 1995 fueron unos cien millones de pesetas los que se economizaron en gasto corriente, y en 1996, en cinco meses, 97 millones de pesetas. No me negarán SS. SS. que la reducción de gasto corriente un argumento central para reducir a su vez las tarifas y hacer más competitivas las instalaciones.

El camino de la fusión apenas se había comenzado a recorrer porque no puede agotarse en un plazo temporal de apenas un año y cinco meses. Y había muchas cosas todavía que se iba a hacer en relación a la simplificación de duplicidades en gestión, en administración, en la explotación del puerto, en la movilidad geográfica y en la movilidad funcional del personal adscrito a la plantilla de la autoridad portuaria. Todas esas expectativas ciertas que se iban a concretar, que iban a cristalizar, han sido abortadas y liquidadas por una decisión que uno no entiende, como no se entiende tampoco analizando el contenido del real decreto de 21 de junio por el que se segrega. Fíjense, señorías, que en ese decreto se habla de que se han confirmado alguna de las expectativas previstas, porque esa disminución de costes a la que yo aludía anteriormente es un dato objetivo y empírico que no se puede ocultar. Hay un párrafo, que a mí me gustaría me explicara el portavoz del Partido Popular, en el que se dice que se ha producido una redistribución de tráficos por razones de lógica interna, al margen de los requerimientos de su zona económica de influencia inmediata.

Uno quisiera saber qué tráficos han sido éstos, porque de los datos del puerto no se deduce esa valoración, y qué se entiende en este pasaje tan críptico por zona económica inmediata en dos instalaciones portuarias que están apenas separadas por poco más de una veintena de kilómetros, conectadas por ferrocarril, por carreteras, por autopista que incluso tienen en medio de ambas unos espacios liberados por la reconversión por la antigua Ensidesa, actual Corporación, que debe sin duda ser utilizada por un único puerto como depósito de mercancías y como área óptima para la ubicación de empresas conectadas con las instalaciones portuarias.

Siguiendo con el real decreto, se dice que eso quiebra la competencia interportuaria frente a lo querido sin duda por la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Yo tengo un párrafo de unos comentarios a la nueva Ley de Puertos realizada por Palao Taboada, presidente entonces del ente público Puertos del Estado, en el que dice que la coordinación es indispensable en un sistema portuario minifundista como el español, y que puertos como Barcelona, Tarragona, Gijón y Avilés deben gestionarse desde una perspectiva integral en la que los aspectos de coordinación

son importantes. Por lo tanto, ni se entienden las razones que se pretenden dar en este real decreto, ni se entienden las que el Partido Popular ha dado siempre en contra de la fusión en Asturias, porque ha basado sus argumentos en la competencia entre ambos puertos, una competencia absurda, por cuanto qué tipo de mercancías se van a disputar dos puertos que tienen tráficos cautivos fundamentalmente de la siderurgia. El 92 por ciento de los tráficos de los puertos asturianos depende de ocho empresas concretas, y el 64 por ciento de una, que es la Corporación Siderúrgica Integral. ¿Son los productos siderúrgicos, son los graneles en los que están especializados estos puertos en lo que van a competir? ¿O van a intentar por separado captar tráficos de otros puertos del Cantábrico o de puertos de la fachada Atlántica europea?

Esa extrema soledad del Partido Popular en la defensa en Asturias de la segregación de los puertos sigue sin explicarse. Todas las fuerzas políticas con representación en la Junta General del Principado, mayoritarias, como ustedes saben, se han pronunciado siempre inequívocamente a favor de la fusión, y las organizaciones sindicales, mayoritarias en el sector (hablo de UGT, de Comisiones y de USO), en la misma línea; las corporaciones municipales de Avilés y Gijón también se han pronunciado a favor de la fusión y en contra de la segregación, igual que en su día, la Federación Asturiana de Empresarios.

Por tanto, sigue sin entenderse esta posición que, es cierto, se ha mantenido siempre de una manera unánime por el Partido Popular. En la página 47 del Programa del partido se hablaba de la segregación y ahora, en coherencia con esa inexplicable postura, se decide la segregación portuaria. Se nos pide esto ahora justo en ambos puertos, tremendamente desequilibrados entre sí (el puerto de Avilés no sobreviviría a una competencia con El Musel), cuando en otras áreas más modernas o dinámicas de nuestro país se está actuando en el sentido absolutamente opuesto. Yo les leo —si me lo permiten— un párrafo de un diario económico en el que Juan Antonio Mompó, presidente de la autoridad portuaria de Valencia, vaticina que los puertos del Mediterráneo tienden a especializarse y a concentrarse, y dice que los puertos de Barcelona y Tarragona han anunciado unificar sus fuerzas para convertirse en el primer puerto comercial del Mediterráneo. Pues bien, mientras estos puertos, que entre ambos alcanzan más de 50 millones de toneladas movidas/año se preparan para una competencia con otros puertos del arco mediterráneo, como pueden ser Marsella o Génova, o el de Valencia, que seguramente va a ser potenciado con la finalización en su día de la autovía con Madrid, en Asturias se pide esa competencia imposible y estéril entre las dos instalaciones portuarias de Avilés y Gijón.

Uno ante estos argumentos tan endebles que a mí me gustaría que me explicara el portavoz del Partido Popular porque no los acabo de entender, tiene que pensar necesariamente que se tratan exclusivamente de una barricada tras la que se parapetan y se emboscan las auténticas razones de esta segregación. Unas razones que no pueden ser más que otros intereses, que seguramente son legítimos, pero que en todo caso deben ser intereses particulares.

Antes les decía, señorías, el Partido Popular estaba en una soledad extrema en esta posición, lo cual no es cierto, pues me olvidaba de que las Cámaras de Comercio sí se han pronunciado, con matices en algunos casos, a favor de la segregación. En ese sentido, la Cámara de Comercio de Gijón ha redactado un informe en el que se apuesta por la segregación.

Leo un párrafo, también de un diario regional, en el que se dice que uno de los redactores de este informe fue el empresario gijonés Claudio Fernández Junquera, hombre vinculado al PP local, propietario de los embarcadores de El Musel, y propietario de una empresa de consignaciones marítimas. ¡Hombre!, decir que es una persona vinculada al PP es cierto, pero no lo es todo porque esta persona, presidente de la Cámara de Comercio de Gijón, ha sido el primer presidente de Alianza Popular en Asturias. A mí me parece que eso son, en definitiva, los intereses que se defienden en este caso. Insisto, intereses legítimos los de los consignatarios, los navieros, los empresarios de los puertos, pero que no son nada legítimos cuando se quieren confundir con los intereses generales de los puertos y con los intereses generales de la región.

Lo que pediría sería que desde aquí se inste al Gobierno a reparar ese error, que no es más que hacer un reconocimiento administrativo de lo que es ya una realidad, en el plano técnico y en el plano geográfico: que las instalaciones portuarias de Gijón y de Avilés son dos bocas de un único puerto que es el puerto de Asturias.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que quieren intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Catalán Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Sólo quiero anunciar que nuestro voto va a ser negativo, por lo tanto no vamos a apoyar la proposición no de ley, de lo que se deduce que la soledad extrema del Partido Popular no será tal. Esta soledad extrema no existirá no por acuerdos que podamos tener con el Partido Popular, que los tenemos, como en la anterior legislatura los teníamos con el Grupo Socialista, sino porque estamos plenamente convencidos del buen funcionamiento de la autonomía de cada uno de los puertos. No se puede esgrimir como razón la defensa de intereses particulares, sino sólo el funcionamiento.

¿Es explicable el postulado? Nos decían que no, pero nosotros creemos lo contrario, pues cada puerto es autónomo. Además se nos argumenta que los puertos de Tarragona y Barcelona unifican sus fuerzas. Es lógico y natural. Esto lo podrían hacer también los puertos de Asturias completamente independientes unos de otros. Unificar los esfuerzos no quiere decir que no sean gestionados autónomamente. Actualmente lo son y en la revisión de la Ley de puertos nuestro Grupo siempre insistirá en su autonomía. Si individualmente no funcionan o no pueden alcanzar ciertas cotas, lo mejor sería que cambiase de entrenador.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida e Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: En primer lugar, ratifico el apoyo a la proposición no de ley del Partido Socialista, entre otras cosas porque creo que es una propuesta lógica en un proceso que ya estaba iniciado, cuyo resultados eran favorables, aunque es verdad también que dado el escaso tiempo que llevaba realizada esta fusión era esperable una mayor coordinación y unos mejores resultados.

Además de los argumentos que ya se han expuesto, en mi opinión hay uno fundamental, y es que en este tema el gobierno del Partido Popular en Asturias está saltándose una decisión tomada mayoritariamente en la Cámara, en la Junta General del Principado de Asturias, el día 13 de junio de 1996. Me gustaría saber qué pasaría en otras comunidades autónomas, como por ejemplo Cataluña, si aquí tomáramos una decisión en dirección contraria a lo que su propio Parlamento aprueba por mayoría. El Parlamento por mayoría aprobó precisamente considerar necesario para el futuro de los puertos de interés general del Estado en Asturias y para su incidencia positiva en el desarrollo industrial y económico de su comunidad, la culminación del proceso de fusión de los puertos de Gijón y Avilés bajo una única autoridad portuaria. Hay un acuerdo mayoritario de la Junta General del Principado que insiste en la necesidad de mantener esa fusión portuaria.

Quiero insistir, por tanto, en que el gobierno del Principado se salta a la torera los acuerdos de su propio Parlamento. Esto nos parece un hecho grave, aunque no el único pues se están produciendo más. Creo que es un flaco favor a la propia autonomía del Parlamento asturiano y que puede tener consecuencias bastante negativas a medio plazo para el respeto que debe existir hacia las decisiones de la Junta General del Principado.

Aquí ya se han dado razones suficientes, sobre todo de eficiencia económica. Yo entiendo que haya quien prefiera que nuestros puertos no se gestionen de la manera más razonable, quizá, incluso, por la propia competencia entre puertos, pero es de sentido común economizar esfuerzos, utilizar lo mejor posible los recursos humanos e incluso la dirección técnica de los puertos. Insisto en que los propios municipios de Avilés y de Gijón se han pronunciado en el mismo sentido.

Estimo que es una propuesta absolutamente razonable. Solamente es explicable desde razones extrañas, que espero escuchar en las próximas intervenciones. Desde nuestro punto de vista, es una decisión precipitada pues no hubo tiempo ni siquiera a hacer una evaluación tranquila por la que se pudiera analizar racionalmente cuál estaba siendo el resultado de esta fusión para, en todo caso, más adelante evaluarla y tomar la decisión que fuera oportuna. Como digo, se ha tomado una decisión improvisada, precipitada, que responde más a un capricho y a una cabezonearía que a una decisión racional y económica. Apoyamos por todo ello esta moción que nos parece muy razonable y seguimos sin entender las razones de no haber llevado a cabo esta fusión.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la señora Fernández.

La señora **FERNANDEZ GONZALEZ**: Yo voy a tratar de justificar la negativa del Grupo Parlamentario Popular a la toma en consideración de la proposición no de ley que plantea el Grupo Parlamentario Socialista. Voy a tratar igualmente, espero que con éxito, de esgrimir las razones que llevan al Grupo Parlamentario Popular a votar en contra y, como consecuencia, a defender la decisión adoptada en Consejo de Ministros el 21 de junio de 1996.

Como SS. SS. han hecho referencia en los pequeños antecedentes históricos que llevan a la decisión previa de fusionar los puertos de Gijón y de Avilés, quiero mencionar el acuerdo, por el mismo procedimiento y con idéntica legitimidad, del Consejo de Ministros del 29 de diciembre de 1994, con efectos de 1 de enero de 1995. El Gobierno que preside José María Aznar, a través de acuerdo, igualmente, de Consejo de Ministros de 21 de junio de 1996 y con efectos de 1 de enero de 1997, acordó separar los órganos de gestión y de administración, en suma, deshacer la fusión portuaria creada con anterioridad por el Consejo de Ministros.

Se sabe perfectamente —creo que se ha dicho por alguno de los portavoces que ha intervenido con anterioridad— que es un planteamiento conocido, reiterado y defendido por el Partido Popular en Asturias y en España. En Asturias se han dado explicaciones sobradas —y yo luego me referiré someramente a ellas— de las razones que, desde nuestro punto de vista, aconsejan la autonomía de los puertos de Gijón y de Avilés. Y había un compromiso de autoridad que va más allá de lo que es el compromiso regional, con ser éste muy importante. Como hacía referencia el portavoz socialista, el Partido Popular en su programa electoral general —no recuerdo exactamente si en la página 47, pero seguramente así será—, llevaba el compromiso de adoptar a través del acuerdo del Consejo de Ministros la decisión tendente a la autonomía de gestión y de operatividad de los dos puertos que se habían fusionado con anterioridad.

En Partido Socialista, a través de su Grupo Parlamentario, pretende justificar esta proposición estableciendo una serie de bondades que se han derivado de la fusión, y eventualmente una serie de efectos negativos que se van a derivar de la decisión de Consejo de Ministros adoptada en junio de 1996. Pero si queremos ajustarnos a la realidad y hacer un examen riguroso y minucioso de las consecuencias económicas que se han derivado para ambos puertos a raíz de la fusión, tenemos al menos que fijar nuestra atención en los siguientes parámetros.

En primer lugar, la movilidad del personal a la que el portavoz del Grupo Socialista hacía referencia. Usted sabe perfectamente que el personal de estiba de ambos puertos no depende de la autoridad portuaria única, sino de dos sociedades mixtas, que en el caso de Gijón se denomina, como usted conoce perfectamente Gestiba y, en el caso de Avilés, Segidet. Usted sabe perfectamente que la movilidad de personal entre ambos puertos no es consecuencia de la fusión, sino que es consecuencia precisamente de la disposición adicional 13 de la Ley de Puertos del Estado, del año 1992, por tanto, de fecha anterior a la fusión. Hay que poner las cosas en sus justos términos y establecer los ar-

gumentos con rigor y saber por qué se produce la movilidad de personal, que no es consecuencia de la fusión adoptada por el anterior Gobierno socialista, sino de una disposición transitoria establecida en la Ley de puertos, que aprobó el Parlamento en el año 1992.

Si queremos fijar nuestra atención en el movimiento de mercancías, que puede ser un parámetro interesante a la hora de evaluar las consecuencias que, a su juicio, tan positivas se derivaron del acuerdo de fusión y que, a nuestro juicio, no solamente no se derivaron, sino que, muy al contrario, corrieron suerte pareja con los incrementos de tráfico que a nivel nacional se producen en nuestro país en el año 1995; si usted quiere ser más riguroso en cuanto a los datos comparativos y el número de toneladas comparadas entre Gijón, Avilés y España, por tener un marco de referencia, usted debe saber que en 1994 Gijón tenía 12.612 millones de toneladas, Avilés 4.044, mientras que en España había un promedio de 262.000. Asimismo usted debe saber que en 1995, que fue un buen año de tráficos, en Gijón hubo un incremento de hasta 14.000, en Avilés de hasta 4.100 y en España, de 290.000. Como usted recordará también, en ese mismo año, 1995, en España, en el conjunto de la actividad portuaria de nuestro país, se produce un incremento de tráficos del 11 por ciento, lo cual llevó a los especialistas a hablar de un año de resultados especialmente positivos, de un año récord. Pues bien, cuando España crecía en su conjunto en tráfico de mercancías en un 11 por ciento, la autoridad fusionada de Avilés y Gijón experimentaba tan sólo un incremento del 9 por ciento en la captación de tráficos, lo cual quiere decir que en un año que fue especialmente importante en tráficos en todo el país, en Asturias, y seguramente por nuestras especiales consideraciones económicas y estructurales, ni siquiera con la fusión de ambos puertos se pudo llegar a ese récord histórico de incremento del 11 por ciento. Por tanto, señorías, la fusión ni siquiera logró igualar en cuantificaciones de tráficos el porcentaje que era general en el marco de los tráficos de todo el país.

Pero si queremos fijar nuestra atención en algo importante, como puede ser el indicador que nos ofrece la cuenta de resultados, y queremos comparar el año 1994 con 1995, debo decir que usted ha utilizado unos datos que no son del todo precisos y que yo voy a tratar de puntualizar. En primer lugar, se produce, lo cual es verdad, un aumento de ingresos, pero el aumento de ingresos, unos 730 millones de pesetas, se genera directamente del aumento de tráficos. Usted convendrá conmigo en que a mayores tráficos se derivan mayores ingresos. Usted ha dicho que la economía que supone la fusión en los gastos corrientes y en los gastos de personal era un criterio de eficiencia económica que deberíamos tener en cuenta para reconsiderar la decisión adoptada. Yo tengo que decirle, con los datos en la mano, que los gastos de personal, lo que son sueldos, salarios y seguros sociales, aumentan en 78 millones, y se reducen otros gastos de personal en 53, lo cual arroja un total de mayor gasto neto de 25 millones de pesetas (aumento, por tanto, en gastos de personal) y no se consigue esa bondad de reducción a la que usted hacía referencia en su exposición.

Baja apreciablemente, también es verdad, el epígrafe referido a indemnizaciones que básicamente se explica porque se hizo una regulación de plantilla importante, como usted recordará, en 1994, pero también hay que reconocer que esta regulación importante de plantilla fue ajena a los criterios de fusión o de no fusión de ambos puertos y, por tanto, a la creación de la autoridad portuaria única.

Bajan los servicios exteriores, se reducen las amortizaciones, bajan en pequeña medida los tributos y se elevan considerablemente las provisiones de insolvencia, pues hay ya un aumento de más de 200 millones de pesetas. Yo creo que es un dato importante por lo que suponga de saneamiento económico a una situación que no era demasiado saneada desde el punto de vista presupuestario. Se reducen gastos financieros, aproximadamente en 60 millones, que obedece sin duda a una mejoría en la tesorería general a su vez, por el aumento también de tráficos. Consecuencia de todo ello es que el resultado de 1995 supera escasamente al de 1994, debido sin duda a los nuevos tráficos que con carácter general se producen en nuestro país, y como hice referencia con anterioridad, a que Asturias no es capaz de igualarlos porcentualmente.

A mí me parece que hay que hacer especial referencia a una cuestión que usted y el portavoz de Izquierda Unida han omitido en su exposición y en la defensa en favor de la fusión. Todo el mundo sabe que por imperativo de la Ley de puertos del Estado, y más concretamente de su artículo 46, se crea lo que se denomina el fondo de contribución, que persigue esencialmente dos finalidades: en primer lugar, dotar a aquellos puertos que por carencia de medios necesiten abordar una serie de infraestructuras que les permita ser más competitivos en su entorno y en la captación de tráficos; y, en segundo lugar, hacer una aportación al ente público Puertos del Estado, para que a su vez se financie.

Pues bien, con esos datos es muy importante ver cómo se comportó la autoridad portuaria unificada respecto a las aportaciones y a las subvenciones; es decir, respecto a lo que dio y a lo que no se recibió, en este caso. Saben SS. SS. que las subvenciones se negocian de forma singular, en cada caso concreto y sin criterios que puedan ser estrictamente objetivables. Así se ha hecho en los ejercicios económicos precedentes. La justificación es esa necesidad de inversión o esa falta de medios.

Pues bien, el puerto de Gijón aporta al fondo en el año 1993, 608 millones de pesetas; en 1994, 684 millones de pesetas. Avilés recibe un neto, entre lo que aporta y la subvención de 51 millones en 1993 y de 170 millones de 1994. ¿Qué sucede? Que en 1995 después de la fusión, la autoridad portuaria unificada aporta al fondo 750 millones de pesetas; y por contra, ese mismo año, el año después de la fusión, 1995, antes del Estado, a través del fondo de contribución, no aporta ni una sola peseta a la nueva autoridad portuaria unificada. Dicho con otras palabras, la economía asturiana en su conjunto —si ustedes prefieren trabajar con términos regionalizados— hace un esfuerzo de aportación de 750 millones de pesetas y, por contra, no recibe ni una sola peseta en 1995 de ese esfuerzo de conjunto que debe-

ría revertir a esa autoridad portuaria única. La economía asturiana, señorías, dejaba de percibir unos fondos externos y aportaba una cantidad muy significativa al fondo de contribución. Esta es la valoración de conjunto que se puede hacer si ustedes quieren hacer ese análisis en términos estrictos de lo que se da, de lo que se recibe y de lo que pierde en su conjunto la economía asturiana.

Lo que nos ocupa, lo decía muy bien el portavoz de Convergencia i Unió, es el futuro. El Partido Popular cree que ambas autoridades portuarias a partir del 1 de enero tendrán una autonomía que les va a permitir transparencia en la gestión y un margen de maniobra dentro de la libertad tarifaria que en el marco de la modificación de la Ley de puertos se va a establecer como unos topes máximos y mínimos y dentro de la legítima competencia que se puede y se debe producir, pero no del puerto de Avilés y del de Gijón entre sí, porque SS. SS. saben perfectamente (uno de los intervinientes lo ha dicho) que hay un porcentaje importantísimo de tráficos denominados cautivos que no son otra cosa que tráficos condicionados por las propias instalaciones portuarias de Avilés o de Gijón, o del entorno de instalaciones industriales alrededor de la ría de Avilés que indefectiblemente seguirán siendo clientes del puerto de Avilés, como a su vez también hay clientes inequívocos del puerto de El Musel o de Gijón. Son otras las competencias en las que podemos entrar todos. Los tráficos se pueden captar, me estoy refiriendo a tráficos que pueden tener su área de influencia en la meseta, especialmente en el área de Palencia y Valladolid, tráficos que inducen al puerto de Santander, y ése es el reto.

Nosotros, sin duda alguna, creemos que la transferencia de gestión, que no de titularidad, que se va a efectuar con los acuerdos de investidura y los pactos de gobernabilidad establecidos por el Partido Popular, que fijaban, un marco temporal de 6 meses para la gestión, que no la titularidad, por imperativo del propio marco constitucional español, se transfiriese, será una buena decisión para la autonomía asturiana, donde tenemos retos de futuro importantes y donde estamos convencidos de defender intereses generales porque estamos defendiendo intereses del puerto de Gijón y del puerto de Avilés, estamos defendiendo intereses de la Comunidad Autónoma asturiana.

Yo tengo que rechazar con contundencia, de forma tajante y con indignación imputaciones que ha realizado el portavoz socialista tratando de argüir que la decisión que adopta el Consejo de Ministros y que apoya el Grupo Parlamentario Popular no se debe a la defensa de intereses generales, que es nuestro último objetivo, sino a no sé qué otro tipo de juegos de intereses particulares. Como sin duda alguna ustedes son expertos en la materia por eso lo argumentan con tal precisión, dando incluso nombres y apellidos de personas que no están en el debate y que a mí me merecen especial respeto. Creo que es impropio de todo punto que en un debate parlamentario se hagan imputaciones como las que se han realizado, citando con nombres y apellidos a personas que defienden sus planteamientos, y me parece muy legítimo que las defiendan. Señor portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, en ningún caso puede usted mezclar, si quiere hacer un debate limpio, si

quiere hacer un debate honesto, los fines que persigue el Grupo Parlamentario Popular y el Gobierno de la nación al adoptar una decisión y un criterio con otro tipo de planteamientos que están en su cabeza o en la de su grupo, pero no en la del Gobierno, ni en la del Partido Popular en Asturias o a nivel nacional.

Por lo que se refiere a la intervención del portavoz de Izquierda Unida, decía algo que a mí me preocupa también. Aquí nadie tiene el patrimonio de la razón, y S. S. convendrá conmigo que todos estamos muy preocupados por acertar en las decisiones y por que nuestros puertos sean competitivos, capaces de captar tráficos y aporten, en la medida de su proporción y de la influencia que tienen en la configuración de la economía asturiana, la parte importante dentro de esa configuración globalizada de toda nuestra economía. Decir que hay personas que tal vez pretendan que no haya una gestión razonable, es un criterio que usted no comparte, pero la razón no está sólo de su parte, señor portavoz de Izquierda Unida, algunos aspiramos también a tenerla. No le quepa la menor duda de que cuando adoptamos una decisión perseguimos esos intereses generales. Usted podrá decir que no la comparte, pero no podrá imputarnos que nosotros pretendamos una gestión que no sea ni positiva ni razonable, porque nuestro último objetivo es conseguir mejores tráficos, mejor competitividad, mejor incremento y aportación a la economía asturiana de los puertos desde una autonomía en la gestión y desde la independencia de los puertos de Gijón y de Avilés.

Por todas estas razones, el Grupo Parlamentario Popular, como dije al inicio de mi intervención, votará en contra de la proposición no de ley que ha presentado el Grupo Parlamentario Socialista y que apoya el Grupo Parlamentario de Izquierda Unida. **(Los señores Fernández Fernández y Santiso del Valle piden la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: En la discusión de las proposiciones no de ley no hay turno de réplica. Como ha habido algunas observaciones del portavoz del Grupo Popular que pueden considerarse de carácter personal, les concedo a los señores Santiso y Fernández un minuto para contestar exactamente a esas implicaciones personales, no para entrar otra vez en discusión y debatir el tema que está suficientemente debatido.

El señor **FERNANDEZ FERNANDEZ**: Yo sólo quería decir que en alguna medida se ha contestado a argumentos que yo no he utilizado, y se han dicho cosas que yo no he dicho. Se ha hablado de la movilidad del personal, pero yo no me refería al de estiba, sino al adscrito directamente a la autoridad portuaria.

Yo me he limitado a leer un párrafo de un diario regional y sólo he interpretado que ante los argumentos, a mi juicio tan endeble, del Partido Popular, uno siempre tiende a encontrar un cierto poso de insalubridad en esos razonamientos. No creo que haya habido imputación personal alguna porque me he limitado a leer unos párrafos de un diario de la región.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Sólo quiero decir que he intentado trasladar, entre otras cosas, mi opinión y me gustaría saber la consideración que tiene para el Grupo Popular su propio Parlamento en Asturias, porque he leído textualmente la valoración que hace de la fusión el Parlamento asturiano a la Junta General del Principado de Asturias, que nos merece a todos democráticamente el máximo respeto.

Yo también entiendo que todo el mundo políticamente intenta hacer las cosas lo mejor posible, no lo pongo en duda. Lo que sí creo es que es una decisión equivocada y precipitada.

— **SOBRE DEROGACION DE LA ORDEN DE 19 DE DICIEMBRE DE 1994, POR LA QUE SE ESTABLECE EL TRAZADO DEL TRAMO CERVERA-SANTA MARIA DEL CAMI DE LA AUTOVIA MADRID-BARCELONA, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000009.)**

El señor **PRESIDENTE**: Terminada la discusión del primer punto del orden del día, vamos a pasar al número tres, que trataremos como número dos, relativo a la proposición no de ley sobre la derogación de la orden de 19 de diciembre de 1994, por con la que se establece el trazado del tramo Cervera-Santa María del Camí, de la autovía Madrid-Barcelona, presentada por el Grupo Parlamentario Federal Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Tiene la palabra la señora Rivadulla.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Señorías, en esta proposición no de ley pedimos la derogación de la orden de 19 de diciembre de 1994, aunque los municipios de la zona que están efectuando los respectivos recursos, entienden que esta orden es nula de pleno derecho, por cuanto el Ministerio no tenía competencia para realizarla, tenía que elevar la iniciativa al Consejo de Ministros al existir una discrepancia con los ayuntamientos afectados, y al no encontrarse esta actuación recogida en las normas subsidiarias. Aparte las implicaciones jurídicas que pueda tener, nosotros entramos aquí en un debate exclusivamente político.

Quiero recordarles que esta proposición no de ley del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya ya la presentamos como enmienda de sustitución a una proposición no de ley del Grupo Popular, que se vio con fecha de febrero de 1995 en esta misma Comisión. ¿Por qué volvemos a presentarla, señorías? Primero, porque se ha producido un incumplimiento de esa proposición no de ley, pues en ella se recogía que, en el plazo de seis meses a partir de su aprobación, las obras estarían adjudicadas, ha pasado más de un año y estas obras todavía no tienen el proyecto realizado; y, en segundo lugar, porque esta decisión de optar por la opción norte para la vía Cervera-Igualada, se produce con la insatisfacción de la mayor parte de los ayuntamientos de la zona y de las organi-

zaciones ecologistas. Quisiera recordarles que la propia Ministra de Medio Ambiente, con fecha de 17 de septiembre de 1996, señalaba que iba a solicitar a Fomento que anulase el proyecto del anterior Ministro de Obras Públicas para la autovía Cervera-Igualada, porque consideraba esta decisión muy atentatoria contra el medio ambiente.

Es un asunto no cerrado, señorías, porque puedo darles documentación por la cual, con fecha 5 de septiembre de 1996, el conseller Artur Más se dirige al alcalde de Estaràs en la que le dice que le agradece muy sinceramente el estudio que le ha transmitido, que constituye una nueva y valiosa aportación para el trazado de la autovía Cervera-Igualada, y que le complace comunicarle que se ha puesto en contacto con el Director General de Carreteras y con el Ministro de Fomento para continuar las gestiones a fin de llegar a solucionar la problemática que se viene tratando, y posteriormente señala que él prefiere la opción del desdoblamiento. Anteriormente, con fecha 3 de julio, el propio Presidente Jordi Pujol envía una carta también al alcalde de Estaràs, en la que le señala que la Generalitat de Catalunya siempre ha defendido la opción del desdoblamiento, respetando así la resolución aprobada por el Parlament de Catalunya.

Por otra parte, con fecha muy reciente, el 4 de septiembre de 1996, doña Dolores Carrillo Dorado, Directora General de Calidad y Evaluación Ambiental, se dirige también al alcalde de Estaràs señalándole que desde ese Ministerio, y muy particularmente desde esa Dirección General, se comparte la opinión acerca de la opción del desdoblamiento, porque desde el punto de vista ambiental el trazado presentado por el anterior Ministerio de Obras Públicas es mucho más perjudicial.

Como decía, señorías, es un asunto no cerrado, como lo demuestra también que los presupuestos que se nos presentan para el año 1997 tienen una partida absolutamente ridícula, de unos 82 millones de pesetas, los cuales irían exclusivamente para realizar algún tipo de estudios.

Se dice que hay que hacer caso de lo que digan los técnicos. Yo me pregunto qué técnicos, porque estuvimos esperando durante mucho tiempo que se produjese la declaración de impacto medioambiental. De hecho, el anterior Ministro de Obras Públicas, señor Borrell, decía que esa declaración debería ser definitiva para decidir la opción definitiva del trazado; y cuando se produce esa declaración de impacto ambiental, que se publica en el «Boletín Oficial del Estado» con fecha 9 de agosto de 1994, dice textualmente: «En relación con la significación de los impactos detectados y las medidas mitigadoras aplicables, se considera que desde la opción exclusiva de conservación del medio natural, la alternativa óptima es la de la duplicación o desdoblamiento.» Ya dijimos en su momento que esta declaración era importantísima porque provenía de técnicos del Ministerio de Obras Públicas y porque, por tratarse de una obra financiada también con fondos estructurales, deberíamos buscar la opción que menos impacto ambiental tuviera para que no tuviésemos ningún problema en que esta obra fuera financiada con los fondos de cohesión.

Por otra parte, señorías, ha habido declaraciones múltiples de técnicos. La estación meteorológica de la Comarca

del Alto Segarra dice que, desde el punto de vista meteorológico, el puerto de La Panadella, que es el que se corresponde con la opción del desdoblamiento, no presenta el gran riesgo meteorológico para la circulación viaria que muestra la opción norte. En primer lugar, el curso de Cervera a La Panadella se encuentra siguiendo siempre la parte de sol, y es lo mismo que sucede con el descenso. Por otra parte, la Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico, desde el punto de vista de la seguridad viaria, dice que la opción norte tiene los recorridos de mayor pendiente y más prolongados. En el barranco de La Coma, que afectaría directamente a la opción norte, tiene 2.766 metros de largo y un 5 por ciento de pendiente. El mayor tramo de pendiente, por contra, de la opción del desdoblamiento es de 1.092 metros, con una pendiente de 4,8 por ciento.

Señorías, si a esto hay que añadir la opinión de los distintos consellers de la Generalitat de Catalunya, del Gobierno de Convergència i Unió, desde el conseller Cullell quien, con fecha 6 de septiembre de 1994, señalaba el gran impacto ecológico y socioeconómico que la opción norte implicaría, por lo cual el govern de la Generalitat se opondría con firmeza a este trazado; por su parte, el conseller Roma, sucesor del conseller Cullell, decía tras la decisión del señor Borrell ponía en manos de la asesoría jurídica de su departamento la posibilidad de ejercer acciones legales contra el Moptma por adoptar esta resolución. Por último, ya he señalado que el conseller Artur Más sigue diciendo que prefiere la opción del desdoblamiento. Hay que añadir que la mayor parte de los municipios afectados de la zona se han pronunciado por la opción del desdoblamiento, lo cual no es de extrañar, porque, por ejemplo en el municipio de Estaràs, si se decide por la opción norte, la autovía implicaría coger el 40 por ciento del valle a la altura de Estaràs.

Yo me pregunto, señorías, quiénes son estos técnicos y qué es lo que alegan; ¿alegan coste económico? Si alegan coste económico, deberíamos tener en cuenta que se debería contar absolutamente todo. En primer lugar, no se han tenido en cuenta las actuaciones que se deberían hacer en el barranco de la Coma, eso no está cuantificado, y por tanto no es cierto que la opción del desdoblamiento supusiera una carestía de 3.000 millones de pesetas, porque no se han contado todos los desagües que se tendrían que hacer en el barranco de la Coma, todas las movidas de tierras, por el hecho de que la carretera debería ir a uno y otro lado del barranco de la Coma, y se debería comer terreno al barranco. Todo eso no está cuantificado.

Cuantifiquemos también el impacto cultural y el impacto medioambiental que va a tener la decisión de abrir una nueva vía por un valle actualmente virgen, que tiene destino fundamentalmente agrario, cuando ya tenemos una carretera, que es la Nacional II, con un corredor de 25 metros que permitiría la ampliación. Contemos también lo que significaría la expropiación de las tierras en la Vall del Sió, que no está cuantificado. Deberíamos tener en cuenta que todo eso incrementaría seguramente en más de un 40 por ciento la opción decidida por el anterior Ministro de Obras Públicas, del barranco de la Coma.

Además, en el propio proyecto informativo que publicó el Ministerio de Obras Públicas en 1992 se señala expresa-

mente: «A nivel absoluto, estos 120 empleos que se generan en La Panadella» —que recuerdo a SS. SS. que está situada sobre la Nacional II— «pueden parecer faltos de importancia, pero en el contexto económico de la zona, la posibilidad de su pérdida resulta claramente negativa sin que el análisis económico muestre la existencia de otro sector que pueda llegar a absorberlos. Los puestos generados en este núcleo no son únicamente cubiertos por la población municipal, sino que a él se desplazan trabajadores de los municipios limítrofes, especialmente de St. Riu de Freixenet, Argençola y Ribera d'Organya. Las repercusiones económicas de la desaparición de La Panadella no son, por lo tanto, únicamente de ámbito local, sino que afectarían a la población de una zona mucho más amplia.

Señorías, deberíamos tener en cuenta todo eso. No es más barato si se tienen en cuenta todas estas repercusiones que estoy señalando.

El Ayuntamiento de Cervera, hace escasamente un mes, volvió a aprobar por unanimidad una moción (creo que hubo una abstención del Grupo Socialista), en la que se reclama que se vuelva a revisar este asunto y que se opte por la Nacional II. Quiero recordar, señorías, que este último fin de semana ha habido unas reuniones de la plataforma pro-desdoblamiento que piensa mantenerse en activo, que se tenga en cuenta la voluntad de las instituciones, de los movimientos ecologistas, de las Cámaras de Comercio, tanto de Cervera como de Igualada, de los sindicatos de Comisiones y de UGT. Es un amplio sector, señorías, que está pidiendo una solución que parece ser la más racional, porque si no no se entendería que hubiese sido aprobada de esa manera por el Parlament de Catalunya. Quiero recordarles que fue aprobado en abril de 1993, esto mismo que nosotros ahora mismo estamos solicitando: que en este tramo de 31 kilómetros se opte por la opción del desdoblamiento en el tramo Cervera-Igualada. Quiero recordarles que expresamente, el Parlament de Catalunya, con fecha 1993, con la aprobación de una amplia mayoría a excepción del PSC, aprobaba lo siguiente: Que se inste al ejecutivo de la Generalitat para que, en orden a sus competencias y en lo relativo a la ordenación del territorio y a la general unanimidad expresada por instituciones y sectores afectados por esta obra, transmita al Moptma la necesidad de la adopción del trazado denominado desdoblamiento de la actual Nacional II. Todo ello porque esta opción se adapta más a la orografía, es más respetuosa con el medio ambiente, y es más beneficiosa para el interés general de las comarcas afectadas desde el punto de vista agrario, turístico y económico.

Señorías, yo ya no soy capaz de dar más razones en pro de esta opción. Espero de la sensibilidad de los representantes de los distintos grupos parlamentarios que se encuentran en esta Comisión, que tengan en cuenta la petición unánime de amplios sectores de la población de las comarcas afectadas por esta obra de infraestructuras.

El señor **PRESIDENTE**: No se han presentado enmiendas a esta proposición. Por lo tanto, ¿grupos que van a intervenir? (**Pausa.**)

Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Companys.

El señor **COMPANYS SANTFELIU**:

En los últimos años se ha dado, a nuestro entender, un paso importante por lo que se refiere a la modernización de las infraestructuras viarias. En este momento se puede atravesar prácticamente toda la península y hacer el recorrido a través de magníficas carreteras. Eso, señoras y señores Diputados, es signo de modernidad. Pero cuando llegamos a la provincia de Lleida nos encontramos con el tramo Cervera-Igualada que está absolutamente colapsado. Tramo que no llega a los 35 kilómetros y que por sus características es en su globalidad un inmenso punto negro.

Si analizamos el nivel de accidentes mortales desde 1994 hasta mitad de 1996, veremos con preocupación que en esta zona se ha ocasionado, como media en ese período, un 63 por ciento más de accidentes mortales que en el resto del trazado de la carretera Nacional II en su paso por Cataluña, a pesar de la presencia constante de patrullas de tráfico con sus radares.

No descubriré nada nuevo si afirmo que el tramo en cuestión es un verdadero y extensísimo cuello de botella que produce importantes atascos en situaciones normales y que, en caso de lluvia o de algún otro tipo de incidente, las colas de vehículos alcanzan fácilmente varios kilómetros, siendo una verdadera pesadilla para los usuarios, que aumentan cada día debido básicamente a que el resto del trayecto es ya autovía y, por tanto, es un buen trayecto y los trazados alternativos tienen otros problemas, entre otros, una mayor distancia y además el peaje, que durante el año 1997, el eix transversal que está construyendo el gobierno de la Generalitat y que desde Amposta llegará hasta las tierras de Girona, atravesando la tierra de Catalunya, a su paso por las comarcas de Lleida, en algunas zonas se apoyará sobre el trazado de la autovía objeto de debate, y que de no estar ésta realizada en esos tramos dejaría al eix sin solución de continuidad, obligando al tránsito de éste a desviarse por la antigua Nacional II, con el incremento de la problemática que eso comportará.

Por lo tanto, tenemos encima de la mesa un grave problema centrado en la necesidad perentoria de construir en el término más corto posible el tramo de autovía que enlace Cervera con Igualada. Si hacemos un análisis de la situación en que nos encontramos y un poco de historia, veremos que la obra ya se tenía que haber terminado en el año 1992 y que los retrasos en las adjudicaciones han sido constantes creando una cierta incertidumbre en la zona de Lleida.

El 30 de abril de 1993 la Comisión de política Territorial del Parlamento de Cataluña aprobó una proposición no de ley, con el soporte de todas las fuerzas políticas de aquel momento, a excepción del Partido Socialista, el PSC, en la que se manifestaba la preocupación de los ciudadanos y de las instituciones por la falta de información por lo que se refiere al trazado, y se manifestaba —como ha dicho hace un momento la portavoz del Grupo de Iniciativa— a favor del desdoblamiento.

En cumplimiento de esta resolución del Parlamento de Cataluña, la Conselleria de Política Territorial y Obras Públicas, a mediados del mes de mayo, por tanto, al cabo de un mes, se reunió con el señor Aurelio San Pedro, Jefe de la demarcación de carreteras del antiguo MOPTMA en Cataluña, en la que con la presencia de diferentes técnicos se analizaron las diferentes soluciones al problema. Como consecuencia de esta primera reunión se llegó al acuerdo de que se realizarían nuevos estudios, comprometiéndose el Ministerio mientras tanto a no tomar ninguna decisión sobre el trazado definitivo. Los estudios no sé si se han realizado, yo creo que sí, pero en todo caso no sé el resultado. Lo cierto es que el día 19 de diciembre del 94, el entonces Ministro Borrell, de forma unilateral, optó por la variante del norte. Y por tanto, hay una primera decisión clara por parte del Ministerio sobre un trazado definitivo. En el mes de enero de 1995 se presenta una proposición no de ley para su debate en esta misma Comisión, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, que se aprueba con el voto a favor de todas las fuerzas, a excepción de Izquierda Unida, creo recordar, instando al Gobierno para que, en el plazo de 6 meses a partir de la aprobación, se proceda a la adjudicación de las obras en el tramo Cervera-Igualada.

Y en el Pleno del Congreso, en pregunta oral que yo personalmente dirigí al Ministro de Fomento hace algo más de un mes, éste se comprometió a adjudicar las obras en el primer trimestre del 97, y que la opción del Ministerio era la opción norte, la misma sobre la que se había pronunciado el Ministro Borrell el día 19 de diciembre de 1994. Por lo tanto, tenemos otra segunda decisión tomada hace poco tiempo sobre el trazado.

Resumiendo: estamos frente una obra que lleva más de 5 años de retraso; que su construcción es vital para el desarrollo de las comarcas de la demarcación territorial de Lleida; que el Parlamento de Cataluña se pronunció sobre el trazado y que la Conselleria de Política Territorial y Obras Públicas del Govern de Catalunya, en cumplimiento de la resolución del Parlamento, llegó a unos acuerdos con el MOPTMA, y que, que si me permiten, con una actitud que yo podría decir de una cierta falta de lealtad institucional, contraviniendo los acuerdos que se habían alcanzado y de una forma unilateral, se apuesta por la variante norte; que a pesar de la proposición no de ley que se aprobó en el Congreso y que insta al Gobierno a adjudicar las obras antes del 1 de septiembre, la realidad es que ha pasado un año y las obras no se han iniciado; y finalmente, el actual titular se ha comprometido a realizar las obras por el mismo trazado propuesto por el Ministro Borrell, y que las obras se iban a adjudicar en el 97. Por lo tanto, nadie puede dudar de la necesidad de dar la máxima prioridad a la construcción de este tramo, y que las decisiones sobre el mismo trazado ya se han tomado por parte de dos ministros de dos gobiernos diferentes. Por lo tanto, entendemos que la presentación, ahora, de una proposición de ley que derogue una orden que se publicó hace casi tres años está, a nuestro entender, fuera de lugar, y su aprobación paralizaría una vez más el proceso de adjudicación de la obra y sólo serviría para retrasar la construcción, con los efectos de carácter negativo que eso conllevaría.

Por lo tanto, nuestro Grupo Parlamentario no está dispuesto a facilitar ningún tipo de excusa, repito, ningún tipo de excusa, que pueda tener como resultado el retardar el inicio de la obra y, en consecuencia, nuestro grupo se opondrá a cualquier planteamiento que entendamos que pueda retrasar la construcción de la autovía en el tramo Cervera-Igualada.

El señor **PRESIDENTE:** Por parte del Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES:** El Grupo Parlamentario Socialista va a votar en contra de la proposición no de ley que estamos discutiendo esta mañana por dos razones fundamentales, que explicaré sucintamente.

En primer lugar, y como ya se ha dicho por otros intervinientes, por coherencia con la posición que hemos venido manteniendo no sólo en el ámbito de esta Comisión sino en el Parlament de Catalunya y en las actuaciones que se han hecho en otros ámbitos de las administraciones. Pero también porque entendemos, de acuerdo con lo que ha dicho el interviniente anterior, que esta proposición no de ley viene un poco desfasada en el tiempo, en el sentido de que ése es un debate muy elaborado, que ha trascendido incluso al ámbito parlamentario y ha recogido un consenso, al cual yo quisiera, y me parecería que sería oportuno, rendir un cierto tributo y una valoración positiva, porque si bien es verdad que partimos de posiciones muy distintas, el tiempo ha ido aglutinando toda una serie de acuerdos y de apoyos al entorno de la opción que denominamos norte, que yo creo que no debe de caer en saco roto y que no debemos de valorar o de minusvalorar como se está haciendo desde otros grupos parlamentarios.

El Gobierno anterior adoptó la decisión de la opción norte porque valoró la óptica que denomina el grupo proponente como «óptica exclusiva del medio ambiente», pero valora también diferentes ópticas que coinciden y que inciden en el trazado que finalmente se adoptó. Es decir, aquí se ha hablado del embudo, el cuello de botella que supone ese tramo de autovía no realizado. Recientemente hemos podido conocer datos sobre siniestralidad y accidentes de tráfico y otros incidentes, como son los retrasos que se producen en los autobuses de los niños que se trasladan por la ESO a otras localidades, etcétera.

Por tanto, del conjunto de las ópticas que se estudian, se dedujo y se decidió que el trazado norte era el trazado más conveniente. Lo adoptó el Gobierno anterior, ha tenido el apoyo de amplios sectores de las tierras de Lleida, y yo quiero decir también que hay que hacer una valoración positiva de ese acuerdo, porque desde otro Grupo se ha atacado al anterior Ministro de Obras Públicas no precisamente por su carácter dialogante, y cuando se ha hecho un esfuerzo de diálogo y de consenso, lo menos que se puede hacer es dedicarle un reconocimiento, aunque sólo sea porque pertenece al pasado en el ámbito de la obra pública. Creo, además, que hay que decir que todos los trazados han tenido sus opositores y sus apoyos, y todos hemos recibido esos apoyos y esas opiniones en contra, pero yo, por lo menos, sólo he podido co-

nocer de un ayuntamiento que lleve la bandera de la opción del desdoblamiento. Nosotros tenemos otros que apoyan decididamente el trazado norte y estamos orgullosos de que ese trazado haya sido adoptado por el actual Gobierno. Es verdad que hemos vivido en los últimos tiempos declaraciones contradictorias, respecto a la decisión explicitada, en preguntas orales y también en preguntas escritas por el Ministro de Fomento, que sólo han hecho que enturbiar esa decisión ya adoptada, pero creo que deberíamos todos conjurarnos ahora para que se iniciaran ya las obras.

Si ya en la anterior legislatura se habló de que se pusiera un plazo para el inicio de las obras, nosotros lo que haríamos sería apoyar a que esas obras se iniciasen ya, que se vea la decisión del Gobierno de hacerlo, que quede constancia de la valoración positiva del acuerdo alcanzado. Desde luego, el Grupo Popular va a contar con el apoyo del Grupo Socialista en todo lo que sea aumentar la dotación presupuestaria que el Presupuesto General fija para el año que viene a esa autovía, porque realmente con la dotación que se le da a esa autovía, para el año que viene, difícilmente se va a poder ni siquiera contratar ni iniciar ninguna obra. Por tanto, vamos a votar en contra de la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES:** No voy a insistir en una serie de antecedentes que han expuesto con total claridad quienes me han precedido en el uso de la palabra en nombre del Grupo Socialista y del Grupo Catalán de Convergència i Unió. Sí quiero añadir que hay un acuerdo unánime de la Diputación de Lleida en favor del trazado norte y que los cuatro Diputados por Lleida, felizmente, coincidimos en que la opción más conveniente es la opción norte. Es cierto lo que ha comentado la portavoz de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya en el sentido de que anteriormente este trazado, que ha sido muy polémico, fue objeto en el Parlament de Catalunya de una recomendación de tipo general a favor del desdoblamiento. Es absolutamente cierto. Pero no es menos cierto que el año 95 el Grupo Parlamentario Popular, yo tuve el honor de representarle en aquella ocasión, promovió una iniciativa para que, en un plazo no superior a seis meses, se hiciera la obra. Porque realmente lo que hay que hacer es hacer la obra, independientemente —tal y como se dijo en aquella ocasión, apoyado unánimemente por todos los grupos menos por Iniciativa per Catalunya e Izquierda Unida— de que una obra de esta naturaleza, con un tráfico diario de 25.000 vehículos, con un cuello de botella, un punto negro de 25 kilómetros, lo que requería era la urgencia de la obra.

En aquella época nosotros, cuando era Ministro el señor Borrell, por cierto, le instamos a que en un plazo no superior a seis meses —que rebasó con amplitud, desgraciadamente— tomara la decisión que creyera conveniente, la decisión que determinaran los técnicos, pero que se llevara a la práctica lo antes posible.

Yo, con todo respeto a la intervención de la señora Diputada, he oído apelaciones a los ayuntamientos. Ayuntamiento, uno. Sólo hay uno que esté en contra, todos los demás están a favor de la decisión que tomen los técnicos. Ha habido apelaciones a grupos ecologistas, apelaciones a los afectados que, lógicamente, defienden sus intereses legítimos. Los paradores por donde circula la actual carretera, naturalmente, quieren que siga por ahí, y los afectados por los terrenos tienen intereses encontrados, unos quieren que siga el trazado actual y otros el trazado nuevo, pero no he oído ninguna apelación a los verdaderos afectados, que son los futuros usuarios. Y los futuros usuarios están todos a favor del mejor criterio técnico. Me he tomado alguna molestia no sólo en hablar con los técnicos —cosa que recomendaría a la digna representante de Izquierda Unida— sino con los usuarios de las cooperativas y de todas las zonas que van a utilizar esta carretera, y todos están a favor de un nuevo trazado.

Para mí, señora Diputada, la opinión de los técnicos es la que vale. Yo he sido técnico y cuando actuábamos con criterios técnicos, buscábamos la solución más razonable. Y le voy a trasladar —ya que veo que usted no ha hablado con los técnicos— algunas de las razones que esgrimen los técnicos para elegir el trazado norte.

Primera cuestión, una aclaración: el proyecto está prácticamente terminado. No es cierto que no esté el proyecto. Está prácticamente terminado y por el trazado norte. Es decir, cualquier otra decisión va a atrasar la obra. Esa es la primera cuestión.

Segunda cuestión: el trazado norte es de 3.000 millones de pesetas más barato que el desdoblamiento. Porque usted no ha tenido en cuenta que por el trazado norte se iba a aprovechar un tramo del eje transversal Lleida-Girona que abarata la obra. Y en el trazado norte ya está contado el paso en falso túnel por el barranco de La Coma. Ayer hablé precisamente con el jefe de carreteras de Lleida, que es un técnico que ha mantenido el Gobierno Popular (el mismo que había en la época en la que era Ministro el señor Borrell), por lo que el dato es bien reciente. Por tanto, primera consideración, la ejecución es urgente y cualquier otra variación iba a atrasar innecesariamente la obra.

Segunda consideración. El trazado nuevo permite unos radios mínimos de 750 metros, lo cual facilita la rapidez y la seguridad en el tráfico. De eso no la he oído hablar, señora Diputada, sobre la seguridad de un trazado y de otro. Pues mire usted, los radios máximos del desdoblamiento son de 500 metros. Ya ha citado el representante de Convergència i Unió la gran cantidad de accidentes mortales que hay en el tramo de La Panadella y no conviene por tanto insistir. Otra razón de seguridad: las pendientes. Dicho por los técnicos, las pendientes, de las que usted no ha hablado, del nuevo trazado son inferiores que las pendientes del desdoblamiento, porque el desdoblamiento circula por La Panadella, que es un puerto y, por lo tanto, tiene mucha mayor pendiente.

Otra cuestión que también incide en la seguridad: el trazado nuevo no va a exigir la interrupción del tráfico durante dos o tres años que será necesario de respetar el desdoblamiento. Y usted, señora Diputada, que es de Lleida,

aunque no sea Diputada por esa circunscripción, debería saber la gran cantidad de accidentes que ha habido en Els Alamús por respetar un desdoblamiento, accidentes mortales. ¡Ojalá, no tengamos la ocasión de lamentar! Seguro que habría gran cantidad de accidentes mortales si respetáramos el desdoblamiento porque la interrupción de una vía de una circulación de 25.000 vehículos diarios supone un grave e innecesario riesgo que con el trazado norte no tendríamos que afrontar.

Otra razón que tengo la oportunidad de trasladarle. En el trazado norte, si se elige el trazado norte, el tráfico agrícola podrá mantenerse por el desdoblamiento, con lo cual estaremos separando el tráfico pesado, que es un tráfico que puede producir accidentes, porque aunque en el trazado norte se prevea una zona de arcones para que circulen los vehículos agrarios y el tráfico pesado, no me negará usted que supone una mayor seguridad desviar el tráfico agrícola por el desdoblamiento. Y eso lo puede usted comprobar, porque hay un trazado norte en el tramo Lleida-Tàrraga, donde no se ha aprovechado el desdoblamiento y por donde circula el tráfico agrícola, lo cual supone una mayor carga de seguridad.

Desde el punto de vista del desarrollo socioeconómico, el nuevo trazado, salvo para algunos habitantes de Estaràs, supone un importante desarrollo socioeconómico para la zona afectada.

Me parece que todas ellas son razones de peso como para que sean valoradas a la hora de elegir una decisión final. Señora Diputada, nosotros, que siempre hemos defendido el criterio de los técnicos, todavía no sabíamos en aquella época cuál iba a ser finalmente la decisión. Y permítame, señora Diputada, que le diga con toda cordialidad, que creo que está contribuyendo a alimentar un debate que, en cualquier caso, puede retrasar las obras. Y permítame que me venga a la memoria un chiste. Un chiste de un conductor que en una autovía se equivoca y circula por dirección contraria, y cuando avisan: «Hay un conductor que va en dirección contraria», dice: «Sí, uno. Hay más de mil.»

Usted, señora Diputada, es la única que va en dirección contraria a lo que estamos opinando todos los representantes por circunscripción por Lleida sobre este asunto, que es que se haga ya y por donde digan los técnicos, que en este caso es la opción norte. **(La señora RIVADULLA GRACIA pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivadulla, como usted sabe, no se trata de establecer polémica sobre la carretera. Le doy la palabra tres minutos para que aclare si ha hablado o no con los técnicos.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Gracias, señor Presidente. Por alusiones.

Yo, desde luego, no tengo tanta posibilidad de hablar con los técnicos como el señor Llorens, cuyo partido ahora está gobernando. Eso está claro. Por otra parte, le agradezco la fina ironía en relación a que yo no soy Diputada por Lleida. Soy Diputada de Lleida, y él sabe que mi actuación es en Lleida, pero, en fin...

De cualquier manera, quiero decir que no será Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya la responsable del aplazamiento de esta obra. Era una obra prevista ya en el primer Plan de carreteras de 1986 y que después también constaba en el plan de actuaciones prioritarias de 1993, y que yo sepa, Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya no ha gobernado. Por lo tanto, los responsables de que esta obra esté como está no será de nuestro grupo.

No he hablado con los técnicos, señorías, pero lo que sí está clarísimo es que ustedes no piensan agilizar esta obra, porque para 1997 hay una partida de 82 millones de pesetas y para 1988 hay otra partida de 82 millones de pesetas. Yo creo que con esas partidas no se adjudica ninguna obra ni se empieza ninguna obra. Por lo tanto, un poco de seriedad.

Desde luego, nuestro Grupo, al igual que ha expresado la Diputada del Grupo Socialista, vamos a presentar enmiendas para ayudarles a ustedes a ver si ponemos un poquito más de dinero para que empiece, pero yo continuaré pidiendo que se haga por la opción de desdoblamiento. De cualquier manera, nuestro grupo va a hacer un seguimiento riguroso del impacto ambiental que va a tener sobre esa zona y de las repercusiones económicas y del coste final que va a tener todo esto. Porque, efectivamente, en los estudios de la opción norte —que ustedes no han presentado a nadie— está claro que no están cuantificados toda una serie de millones que van a salir. Y yo le anuncio que por sectores, que sí que han hecho estudios en paralelo, se está diciendo que va a repercutir en el presupuesto en más de un 40%.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Llorens, una puntualización, pero nada más.

El señor **LLORENS TORRES**: Agradezco a la señora Rivadulla su aportación. Le agradezco muchísimo a la señora Rivadulla su colaboración para que aumente la aportación, que no es de 80 millones, sino de 150 millones, hablando de seriedad.

Y en cuanto al impacto medioambiental, la señora Tocino, Ministra de Medio Ambiente (me he olvidado de decirlo antes), recomendó —igual que lo hizo Cristina Narbona cuando era Secretaria de Estado del Medio Ambiente— que, desde el punto de vista medioambiental, el trazado recomendable era el antiguo, como harían todos los responsables del medio ambiente, porque cualquier nuevo trazado supone un impacto, pero hay que valorar el impacto medioambiental y otra serie de razones, porque si no todo iría por lo de antes y no se harían nuevos trazados.

— **RELATIVA A LAS SUBVENCIONES DEL TRANSPORTE ENTRE LA PENINSULA Y EL RESTO DEL TERRITORIO NACIONAL. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA EN EL CONGRESO. (Número de expediente 161/000169.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto número 3, proposición no de ley relativa a las subvenciones al trans-

porte de viajeros entre la Península y el resto del territorio nacional que ha presentado el Grupo Socialista.

A esta proposición no se presentaron en su momento enmiendas, sin embargo, el Grupo Popular ha presentado fuera de plazo una enmienda que conocen, creo, todos los portavoces de todos los grupos. Si no hubiera inconveniente, se aceptaría la tramitación de esta enmienda y entonces se produciría su discusión posterior.

¿Hay acuerdo en los grupos para admitir la enmienda? **(Asentimiento.)** Pues entonces, para defender la proposición no de ley, tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: El Grupo Parlamentario Socialista ha presentado esta proposición no de ley de subvenciones al transporte de viajeros entre la Península y el resto del territorio nacional con una justificación y una motivación esencial. **(El señor Vicepresidente, Morlán Gracia, ocupa la Presidencia.)** Se pretende con ella producir una adaptación mucho más social a las subvenciones que la Administración general del Estado aporta en la línea de financiar un porcentaje del coste del billete de desplazamiento Canarias-Península-Península-Canarias, Baleares-Península/Península-Baleares, o con las ciudades de Ceuta y Melilla.

Señorías, no es un tema baladí y, consiguientemente, parece razonable justificar con el mayor rigor posible la propuesta de resolución que el Grupo Parlamentario Socialista presenta a la consideración de esta Comisión. Porque, en efecto, ya se dijo en un debate, ciertamente equivalente a éste, en la anterior sesión de la Comisión de Infraestructuras, que con la entrada en vigor el 1 de enero del año 1993 del tercer paquete de liberalización del transporte aéreo, las compañías aéreas comunitarias han estado desde esa fecha en condiciones de fijar libremente sus precios, tanto en las rutas intracomunitarias como en las nacionales, teniendo posibilidad de operar en estas últimas cualquier compañía aérea comunitaria bajo las condiciones que determina el Reglamento Comunitario 2408/92, del que hicimos referencia y análisis en una proposición no de ley anterior, del Grupo Parlamentario Socialista, con la única excepción de la imposición, por parte del Estado, de una obligación de servicio público en alguna de sus rutas, situación que hasta el momento no se ha producido.

Cualquier compañía aérea comunitaria que quiera operar en algunas de las rutas en las que sea de aplicación la subvención al transporte aéreo para los residentes no peninsulares, tiene que aplicar las correspondientes bonificaciones y debe atenerse a lo dispuesto en el Real Decreto 255/89, de 17 de febrero, y ello ya viene ocurriendo, como digo, en los corredores —vamos a utilizar esta nomenclatura— de Península con Canarias, Baleares, Melilla y, en los últimos meses, en una línea regular servida por helicópteros, desde la ciudad de Jerez a la ciudad de Ceuta.

Por otra parte, tanto de la Ley 41/1994, de 30 diciembre, de los Presupuestos Generales del Estado para 1995, en su disposición adicional decimoquinta, como en el caso de una ley específica para la Comunidad canaria, la Ley 19/1994, de 6 de julio, de modificación del Régimen Económico y Fiscal de Canarias, en el artículo 6.º, se des-

prende que se autoriza al Gobierno para que modifique la cuantía de las subvenciones al transporte aéreo actualmente vigentes o para que reemplace el régimen actualmente en vigor por otro sistema de compensación, en función de la evolución del mercado de servicios de transporte aéreo, de forma que en ningún caso ello suponga una disminución de la ayuda prestada o deterioro en la calidad del servicio.

Como bien saben SS. SS., en los últimos años, y a raíz de la puesta en marcha de ese tercer paquete de liberalización del tráfico aéreo comunitario y su aplicación en España, los tráficos Canarias-Península o Baleares-Península, específicamente referidos a ellos, son tráficos que se han visto incrementados en frecuencia/horario por el servicio de nuevas compañías que han instalado precisamente sus rutas en competencia con la que tradicionalmente venía desempeñando, prácticamente en régimen de monopolio, la compañía Iberia, de forma que hoy en día, Air Europa, Spanair, Iberia, y otras compañías que así lo deseen, prestan esos servicios con regularidad y, consiguientemente, para los ciudadanos residentes en las comunidades a las que he hecho referencia, y que motivan el contenido de esta proposición no de ley, se les subvenciona parte del billete, cualquiera que sea la compañía en la que vuelen (éste es un concepto que debe quedar claro), y se les subvenciona, por ejemplo, para los residentes canarios en un 33%. Insisto, cualquiera que sea la compañía en la que vuele.

Nos encontramos en una situación en la que esa subvención del 33% del precio del billete obviamente es distinta para cualquier compañía, por cuanto las distintas compañías tienen precios diferenciados. Es decir, un billete en clase turista en una compañía cuyo precio fuese de 10.000 ptas., la Administración general del Estado paga 3.300 pesetas, pero si el precio en turista es de 20.000 ptas., la Administración general del Estado lo financia con 6.600 ptas. Es evidente que es un mecanismo que es necesario modificar por cuanto, aparentemente, si únicamente volasen residentes, a las compañías les interesaría tener los precios más elevados posibles, porque la subvención será más elevada, dado que la subvención es un porcentaje del precio global del billete.

Y en esa línea y como es obvio el Grupo Parlamentario Socialista no tiene por qué ser portavoz de ningún colectivo de ninguna índole, para conocimiento de esta Comisión, creo que es menester señalar que, curiosamente, las diferentes patronales aéreas han planteado el cambio de las subvenciones, como lo han planteado todos los colectivos ciudadanos. Se cree injusto que, por ejemplo, un billete de primera clase, pongamos por caso Canarias-Península, se subvencione con un 33%, de igual manera que se hace en la clase turista. Se da la circunstancia de que, por ejemplo, la compañía Iberia, por un residente canario que vuele en preferente o *business class*, como se denomina hoy en día a la Península, la compañía Iberia reciba del Estado 31.284 pesetas, sin embargo, por uno que lo hace en clase turista en alguna compañía que no sea Iberia, esa compañía recibe solamente 9.500 pesetas. Hay una situación de desproporción injustificada.

Y ello llevó en su momento a que el anterior Ministerio de Obras Públicas y Medio Ambiente, a través del Secretario General de Transportes, el 9 de octubre de 1995, remitió al Gobierno de Canarias un proyecto de real decreto —porque esto debe ser modificado mediante real decreto—, a efectos de recibir la aceptación, las modificaciones y las sugerencias oportunas del Gobierno de Canarias, tal como establece la Ley de Modificación del Régimen Económico Fiscal Canario. Naturalmente, la disolución de las Cortes Generales meses después y la constitución de un nuevo Gobierno han llevado a que nos encontremos hoy en día con que sea necesario adoptar decisiones que justifiquen razonablemente la modificación.

Y es más —porque creo que también conviene que esta Comisión de Infraestructuras tenga conocimiento de ello, si bien lo tenemos muchos de los miembros de la misma—, la Dirección General de Transportes de la Comisión Europea, el pasado 10 de junio, remitió al Embajador representante permanente de España ante la Unión Europea un escrito que, dado su extensión, no voy a hacer referencia más que a dos de los párrafos de su contenido que son notablemente relevantes.

En uno de esos párrafos el Director General de Transportes de la Comisión Europea dice al Gobierno español: «El 10 de enero de 1995 la Comisión envió una carta a las autoridades españolas que contenía una serie de comentarios generales sobre diversos aspectos de la Ley 19/94 (es decir, la Ley del Régimen Económico Fiscal Canario), especialmente en materia de ayudas públicas.» El 10 de julio de 1995 una nueva carta subrayaba que la Comisión necesitaba más información para poder valorar de manera formal la posible compatibilidad —la posible compatibilidad— del régimen de compensación para el transporte de los residentes con el Mercado Común, a tenor del punto a) del segundo apartado del artículo 92. Ciertos elementos de hecho solicitados no han sido, por cierto, proporcionados todavía a la Comisión, tales como el número de beneficiarios durante los tres últimos años y su distribución entre las diferentes compañías aéreas. Y así sucesivamente.

La Comisión dice y reitera —y termino el último minuto de mi intervención, señor Presidente—: «la Comisión debe verificar si a la luz de las mencionadas líneas directrices, el régimen actualmente en vigor constituye una ayuda pública compatible con el Mercado Común, en el sentido del punto a) del segundo apartado del artículo 92. En caso contrario, la Comisión estaría en posición de proponer medidas útiles».

Y termina el escrito diciendo: «La Comisión invita al Gobierno español a que en el plazo de cinco semanas desde el envío de la presente (que fue el 10 de junio pasado) responda a todas las preguntas planteadas en el apartado anterior y presente sus comentarios sobre el caso. En caso de que el Gobierno español no proporcione una respuesta satisfactoria, la Comisión estará en posición de transmitir en su caso una carta formal, en el marco del primer apartado del artículo 93, proponiendo a España la adopción en el plazo de 2 meses de medidas apropiadas en relación con el régimen de compensación en vigor.»

Señorías, esta proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista entró en la Cámara hace aproximadamente tres meses. La cadencia en los trabajos parlamentarios ha llevado a que sea hoy cuando se produzca este debate en Comisión, coincidiendo con la entrada en esta fecha de la coloquialmente conocida Ley de Acompañamiento de la Ley de Presupuestos Generales del Estado del año 1997, donde viene un artículo expreso, a propuesta del Gobierno. Y estoy convencido de que, fruto de los debates parlamentarios pertinentes en las dos Cámaras, serán perfilados, ligeramente mejorados, en la línea en la que se está exponiendo por parte de este interviniente, los contenidos que justifican la necesidad de la toma de decisión de adaptación de este mecanismo de subvención, de ayuda del Estado. De aquí que, como consecuencia de conversaciones mantenidas por este interviniente con los portavoces de los diferentes grupos parlamentarios acreditados en esta Comisión, estemos en condiciones de adelantar que hay una enmienda transaccional propuesta por el Grupo Parlamentario Popular, que el Grupo Parlamentario Socialista está en condiciones de aceptar, consiguientemente, en sustitución del proyecto de resolución que el Grupo Parlamentario Socialista proponía, pero, además, impregnándose también —y esto creo que es importante destacar— de un espíritu de consenso que se alcanzó justamente en la sesión plenaria de ayer tarde, en el debate de una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista, en la que planteábamos instar al Gobierno a definir las líneas marítimas de interés social y de interés del Estado, así como el mecanismo por el cual se ha de regular el pliego de condiciones, que debe estar impregnado por ese planteamiento al que estoy haciendo referencia y, consiguientemente, asegurar la comunicación, que es lo que debe preocupar a la Administración general del Estado y a la Cámara, de aquellas regiones no conectadas o desconectadas del ámbito peninsular, como son Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, pues la garantía de comunicación es algo distinto de lo que debe ser el propio negocio de las compañías aéreas o de las compañías marítimas.

Consiguientemente, impregnado de esa filosofía, reflejada en el contenido de la proposición no de ley aceptada en el día de ayer, es por lo que se justifica el previsible consenso que esta Comisión, creo, puede alcanzar en ese texto alternativo de la propuesta de resolución, al que acabo de hacer referencia, presentado por los Grupos Parlamentarios de Coalición Canaria y Grupo Parlamentario Popular.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Admitida a trámite la enmienda del Grupo Popular, y aunque el señor Segura ya ha dicho que la aceptaba, le doy la palabra al señor Jiménez para que la formule y la defienda.

El señor **JIMENEZ SUAREZ**: Agradecemos a los grupos parlamentarios la sensibilidad al aceptar el texto alternativo de la propuesta de resolución, aunque estaba presentada fuera de plazo, pero la velocidad a la que se producen los acontecimientos relativos a este tema nos ha obligado a que fuera así. Porque, si todos recordamos, el pasado 19 de septiembre se debatía en esta Comisión la oportunidad de la

declaración de servicio público del sector aéreo, dentro de la política de privatizaciones del Gobierno.

El Grupo Popular, junto con los Grupos de Convergència i Unió y Coalición Canaria, se comprometieron a presentar una proposición no de ley que diera respuesta a la compatibilidad de la libre competencia, la mejora de la productividad del sector y la existencia de trayectos no rentables.

Ayer, como recordaba el portavoz del Grupo Socialista, se debatió la oportunidad de definir los trayectos de interés social en las líneas marítimas y se aprobó por unanimidad que el Gobierno acometiera esta iniciativa. Hoy se debate el problema de las tarifas y las subvenciones que están legalmente establecidas. Estamos hablando de un problema global: el transporte de los territorios extrapeninsulares y la integración de estos territorios con el resto de la Península, e indudablemente es obvio que tanto el transporte aéreo como el transporte marítimo como el sistema tarifario están íntimamente unidos.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Un momento, señoría. Por favor, agradecería que si quieren hablar entre ustedes, lo hagan fuera de la sala. Puede continuar, señor Jiménez.

El señor **JIMENEZ SUAREZ**: Me van a permitir que haga un preámbulo muy breve para argumentar el porqué del texto alternativo.

La liberalización del transporte aéreo y la casi inmediata liberalización del transporte marítimo el día 1-1-99, según el Reglamento 3577/92, ha dado lugar, en el caso del transporte aéreo (y va a dar, en el caso del transporte marítimo) al acceso al mercado de nuevos servicios regulares con Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, con la libre fijación de precios por las compañías dentro del marco de la libre competencia. Lo cual aconseja examinar el actual régimen de subvenciones porcentual sobre las tarifas de transporte a los residentes de Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla, y la forma de optimizar la utilización de los recursos presupuestarios mediante la estimulación de la oferta de nuevos productos y servicios y manteniendo, por otra parte, el carácter de ayuda social de la subvención. En definitiva, estamos intentando integrar los territorios extrapeninsulares dentro del Estado español.

Para dar una visión general de las características actuales voy a citar unos puntos muy breves. Primero. El vigente sistema de subvenciones a los residentes insulares y de Ceuta y Melilla proviene de un sistema basado en el régimen concesional de navegación aérea y de la marina mercante y de precios autorizados en materia de tarifas.

Segundo. La liberalización del transporte aéreo ha supuesto la entrada de compañías aéreas privadas españolas en la red de servicios regulares en las rutas sujetas al régimen de subvenciones y, a partir del 1 de abril del 97, fecha en la que se completará totalmente el proceso liberalizador previsto en el Reglamento de la Comunidad Económica Europea, las compañías aéreas comunitarias no españolas pueden participar en servicios de cabotaje, si bien en la actualidad ya pueden operar en cabotaje consecutivo. En la actua-

lidad están operando en servicios aéreos regulares nacionales de pasajeros 10 compañías españolas, con estructuras tarifarias propias dentro del marco de la libre competencia.

Tercero. Las compañías aéreas actúan de intermediarias entre el residente, que es el beneficiario de la subvención final, y la Administración. Y esto representa lo siguiente: primero, la intervención de más de 4.000 agencias de viajes dentro del territorio nacional en las que recae la responsabilidad de comprobación documental previa a la emisión del billete; segundo, el transporte intermodal que se establece con Ceuta, los viajes que se realizan origen/destino, tienen una bonificación del 33% de descuento en transporte marítimo y aéreo, si no existen paradas con estancia, con lo cual hace prácticamente imposible comprobar su correcta utilización; tercero, la firma de acuerdos entre líneas de compañía provoca mayores dificultades en la tramitación y control de subvenciones, teniendo en cuenta que un billete con un único certificado de residencia puede contener varios cupones de vuelo para el operador, que deberán ser liquidados independientemente, sin el documento acreditativo de la residencia, que deberá estar sólo en poder de la compañía emisora; y, por último, en el futuro, y según experiencias de algunas compañías aéreas extranjeras, se están sustituyendo los tradicionales billetes o títulos de transporte por otros más simplificados, incluso no nominativos, que si llegasen a utilizarse en servicios nacionales harían inviable el régimen actual de subvenciones a los residentes.

En cuarto lugar, el número de beneficiarios que resulta de la aplicación del régimen de subvenciones a residentes son casi 3,5 millones, y el volumen que genera billete, cupón, certificado, y los certificados de residencia, de acuerdo con el Real Decreto 255/89, hace cada vez más compleja la correcta aplicación y, por consiguiente, mayores dificultades en el control y comprobación por los órganos competentes de la Administración.

Quinto. La insuficiencia de los créditos presupuestarios asignados para estos conceptos ha provocado graves problemas de financiación en los operadores o las compañías que reciben la subvención o que actúan de intermediario. Para dar un dato, en 1995 la subvención alcanzó un montante de 12.000 millones de pesetas y sólo había 8.600 millones presupuestados.

Y por último, como ha citado muy bien el portavoz del Grupo Socialista, la Comisión de la Unión Europea, concretamente la Dirección General VII, Transporte, está siguiendo muy de cerca las modificaciones del sistema de estas subvenciones, dado que el actual sistema porcentual puede vulnerar los principios establecidos en el artículo 92 del Tratado de Roma, según lo ha manifestado en su escrito de 18 de junio, instando a las autoridades españolas para que en un futuro próximo lleven a cabo la anunciada modificación del sistema de compensaciones.

Con este motivo se han iniciado estudios en el último año por grupos de trabajo sobre diferentes alternativas de modificación del actual régimen de subvenciones. Y, en efecto, se elaboraron dos decretos, uno para Canarias y otro para Baleares, Ceuta y Melilla, que, sometidos a la opinión del Gobierno de Canarias y de las empresas de los

operadores tuvieron una contestación negativa por parte de la Comunidad Autónoma de Canarias, no aceptando el Real Decreto, y una opinión negativa también del operador principal que era el grupo público de Iberia.

A la vista de todo lo anterior, y dada la complejidad de esta materia, el Gobierno tiene previsto analizar nuevamente la problemática actual del régimen de las subvenciones del transporte aéreo a los residentes no peninsulares, considerando las observaciones planteadas a los anteriores proyectos de real decreto, con objeto de buscar una solución definitiva o transitoria, según se desprenda del resultado del nuevo análisis, que permita, no obstante, mantener los principios para los que fueron creadas estas subvenciones, compatibilizando la normativa de liberalización del transporte y simplificando el sistema. Entretanto, como medidas urgentes para paliar en parte los problemas existentes, el Gobierno ya ha adoptado las siguientes medidas, incluidas en los dos últimos proyectos de la Ley de Presupuestos Generales del Estado y de Acompañamiento. Estas medidas son las siguientes: Mediante el Real Decreto 12/96 del 26 de julio se ha conseguido un crédito extraordinario para el Programa 512 D, por valor de 4.662 millones, para hacer frente a las liquidaciones anteriores al 31-12-95; y otro crédito de 3.595 millones, correspondiente a las subvenciones entre la Península y Baleares y entre las islas Baleares; y de 1.066 millones a las de la Península y Ceuta y Melilla. En segundo lugar, ha adoptado el acuerdo de incrementar un 30% aproximadamente, respecto al ejercicio anterior, la asignación de los créditos presupuestarios para 1997, de tal forma que existen 11.000 millones para transporte aéreo, 1.800 millones para el transporte marítimo y 1.300 millones para transporte de mercancía. En tercer lugar, el Gobierno se ha propuesto modificar la cuantía de las subvenciones por reemplazar dicho régimen por otro sistema de compensación, y como muy bien ha citado el representante del Partido Socialista, en la Ley de Acompañamiento ya se adopta una decisión de limitar el importe de la subvención, el porcentaje correspondiente a la tarifa de vuelo en clase turista.

Por todos estos motivos se ha propuesto una nueva redacción de la decisión, que la leo textualmente, aunque la conocen los grupos: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que en el plazo más breve posible adecue el actual sistema de subvenciones al transporte en las islas Canarias, islas Baleares, Ceuta y Melilla, de forma que sea compatible con el Tratado de Roma y los reglamentos comunitarios aplicables, tenga en su caso limitado el importe para las estructuras tarifarias más elevadas y se produzca su establecimiento en paralelo con la definición por parte del Gobierno de los trayectos sometidos a obligaciones de servicios públicos. Asimismo, deberá establecer un sistema de subvenciones más sencillo que, junto a facilitar y simplificar la demostración de residente del beneficiario de la subvención, responda a las necesidades de los operadores y a la competitividad del sector.»

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Grupos que desean fijar posición?

Por Coalición Canaria, tiene la palabra el señor Rivero.

El señor **RIVERO BAUTE**: Brevemente, para fijar la posición de Coalición Canaria en relación con la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y con la enmienda de consenso que ha expuesto en estos momentos el portavoz del Grupo Popular.

Creo que en estos momentos nadie duda de que estamos en unos momentos transcendentales en relación con todo lo que tiene incidencia con el tráfico marítimo y aéreo dentro de los territorios de la Unión Europea. Las medidas liberalizadoras que van a entrar plenamente en vigor a partir del 1 de abril del año 97, con la liberalización total del transporte aéreo, van a producir una auténtica revolución —si se me permite esta palabra— en las comunicaciones de tráfico de pasajeros y de mercancías dentro de la Unión Europea. Sin embargo, todas las medidas a tomar con respecto a este tráfico, no solamente de pasajeros y de mercancías, entre el territorio continental y los territorios alejados deben ser objeto de gran prudencia en la adopción de las medidas que tengamos que tomar. Gran prudencia, hasta tanto se adopten las medidas necesarias para que las líneas que así lo requieran sean declaradas de obligación de servicio público, porque es muy difícil en estos momentos estar adoptando acuerdos parciales sin tener en cuenta la globalidad de la decisión final con respecto a esa declaración que prevén los reglamentos de la Unión Europea de obligación de servicio público.

Coalición Canaria tiene claro, muy claro, que todo el tráfico con una región, con un archipiélago ultraperiférico como es Canarias, tiene que tener la obligación de consideración de servicio público, pero serán los trabajos —ayer el Pleno del Congreso aprobaba uno de ellos con relación al transporte marítimo a propuesta de una iniciativa socialista— los que darán o quitarán razones.

La base fundamental con la que nosotros argumentamos la necesaria declaración de obligación de servicio público para todos los tráficos aéreos y marítimos con Canarias tiene el sustento en que pretendemos que en los territorios alejados (Canarias, Baleares, Ceuta y Melilla), cualquier ciudadano que viva en estos territorios tenga las mismas posibilidades que los ciudadanos que vivan en la Península en la situación más alejada y periférica. Y si queremos eso, si entendemos que en base a la cohesión territorial del Estado español, todos los ciudadanos deben tener las mismas condiciones, las mismas posibilidades, es imprescindible la solidaridad del Estado.

Por ello, estamos de acuerdo en esa enmienda, en esa propuesta de consenso, donde globalmente se va a ver el tema de la subvención de pasajeros y se van a ver las líneas a declarar de obligación de servicio público y qué duda cabe que también estamos de acuerdo respecto al otro apartado de la propuesta: que se busquen mecanismos que sirvan para agilizar todos los trámites burocráticos en relación al control de los certificados de residencia, puesto que es bueno para la Administración y para los ciudadanos.

El señor **VICEPRESIDENTE**: Por el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, tiene la palabra el señor Santiso.

El señor **SANTISO DEL VALLE**: Muy brevemente, decir que nuestro Grupo está de acuerdo con el texto consensuado, aunque tiene algunas dudas sobre la evolución futura de este problema, en el sentido siguiente: en primer lugar, el sistema actual —como ya se ha dicho por otros grupos— es injusto en cuanto que tiene un desequilibrio importante en función del poder adquisitivo, puesto que se subvenciona mucho más a aquellos que en principio tienen más posibilidades económicas para viajar en clase preferente o primera. También es verdad que hay ocasiones en que estos viajes en preferente son impuestos por la disponibilidad de plazas, por tanto también hay casuística que es difícil de contemplar globalmente. Quizá en su momento haya que reflexionar sobre esta circunstancia de que pueda haber momentos puntuales donde no es una opción individual el viajar en determinada clase, sino que es una opción obligada también por la situación.

A corto plazo puede ser una medida el poner límites a las subvenciones a los viajes en preferente; también es cierto que estas medidas no deberían ir en la dirección, que no se pretende en principio, de reducir la subvención global, para facilitar los viajes de los residentes. Creo que sería un mal sistema y que, en todo caso, puede servir de medida coyuntural, pero el posible ahorro producido debería quedar en el sistema hasta que se analice cuál es la fórmula que se busca como sustitución del actual. También coincidimos en la necesidad de buscar fórmulas que permitan, por una parte, el control de la utilización debida de este tipo de reducciones, que efectivamente se efectúen para el uso que está previsto y que no dé lugar a posibles usos dentro de la picaresca o de otros elementos que pueden surgir en torno a esa utilización del certificado de residencia, y también es verdad que hay que buscar una simplificación y agilización que no se convierta en perder varios días en ocasiones para conseguir unos certificados de residencia.

Por lo tanto, anuncio nuestro voto favorable, pero al mismo tiempo he de decir que también seguiremos de cerca la evolución, para evitar que se convierta en una mera reducción de aportaciones del Estado sin solucionar los problemas de fondo.

— **POR LA QUE SE SOLICITA DE LA RED NACIONAL DE LOS FERROCARRILES ESPAÑOLES (RENFE) EL ESTABLECIMIENTO DE NUEVOS SERVICIOS DE VIAJEROS EN EL RAMAL FERROVIARIO EL PAPIOL-MOLLET DEL VALLES. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA-INICIATIVA PER CATALUNYA. (Número de expediente 161/000019.)**

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Dado que el señor Segura ya ha admitido la enmienda que le ha planteado el portavoz del Grupo Popular, pasamos al siguiente punto del orden del día, que es el cuarto: proposición no de ley por la que se solicita de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) el establecimiento de nuevos servicios de viajeros en el ramal ferroviario El

Papiol-Mollet del Vallés, del Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Para su defensa, tiene la palabra la señora Rivadulla. Perdón, señora Rivadulla, como ustedes mismos se han enmendado, defienda también la enmienda.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: Las defenderé conjuntamente, señor Presidente.

El Grupo Federal de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya presenta también esta proposición no de ley a la Comisión de Infraestructuras del Congreso, reflejando las reivindicaciones, inquietudes, de una serie de ayuntamientos de la zona (como es el de Cerdanyola, Rubí, Paret del Vallés, Santa Perpetua de la Moguda, Mollet...) y también de los consejos comarcales del Vallés occidental y oriental, que consideran muy necesario el hecho de que la vía férrea Papiol-Mollet sea utilizada no tan sólo para transportes de mercancía, sino también para transportes de viajeros.

Señorías, nosotros consideramos muy importante el potenciar el transporte público por ferrocarril, si tenemos en cuenta además que nos estamos refiriendo a una zona de una alta densidad poblacional y donde se producen también unos movimientos, unos desplazamientos geográficos por razones de trabajos y de estudios (a la Universidad de Bellaterra) muy importantes, y que el hecho de que pudiese haber una línea circular intercomarcal sería realmente de gran utilidad, sobre todo de cara a aligerar los impactos medioambientales que produce el tráfico por carretera, a evitar los accidentes y también para lograr una mayor calidad de vida para los usuarios. Es en ese sentido, señorías, que nosotros en nuestra exposición de motivos señalamos que hace muchos años que se decidió construir el tramo ferroviario de Papiol-Mollet del Vallés para operar a modo de *by-pass* de Barcelona en el tráfico de aquellas mercancías que no tuvieran como origen o destino este núcleo urbano. No fue hasta el último año cuando RENFE puso en marcha el primer servicio de viajeros en este tramo. El trayecto discurre bastante alejado de los cascos urbanos de Rubí, San Cugat del Vallés y Cerdanyola del Vallés, pero con la expansión hacia el sur de la Universidad Autónoma de Barcelona se creyó llegado el momento de empezar a poner servicios de cercanía desde Barcelona hasta la estación de Cerdanyola-Universitat. La respuesta de los estudiantes ha sido francamente buena y en la actualidad esta estación es una de la que más usuarios tiene la red de cercanías de RENFE en el área de Barcelona. La creación de estos servicios para beneficio de la Universidad Autónoma supuso que por primera vez el transporte de viajeros utilizaba este tramo, aunque fuera únicamente en el lado norte y en un trayecto muy corto, rompiendo de esta manera una costumbre, entre comillas, que impedía a la empresa ferroviaria destinar este tramo a otro servicio diferente del tráfico de mercancías.

El éxito en la demanda demuestra que no están agotadas las posibilidades de poner en circulación servicios de viajeros en este tramo de ferrocarril. Cabe pensar razonablemente la posibilidad de hacer llegar nuevos servicios a través del extremo sur, uniendo la Universidad con la comarca del Baix Llobregat con Vilafranca del Penedés y

zona de influencia, e incluso con Tarragona y Girona, para que todos aquellos estudiantes y viajeros que hoy se desplazan desde estos puntos puedan hacerlo en tren. Asimismo, la puesta en servicio de este tramo habría de hacer posible la conexión con la línea Montcada-Puigcerdà, tal como han solicitado los ayuntamientos de la zona, a través de un cambiador situado en la punta de cruce de ambas líneas entre La Llagosta y Mollet del Vallés. Por otra parte, el planeamiento municipal en Santa Perpetua de la Moguda prevé ubicar la nueva estación de tren en la línea El Papiol-Mollet en su término municipal. Esta previsión es absolutamente razonable, teniendo en cuenta que en la actualidad esta población de 20.000 habitantes no tiene ninguna estación central y únicamente dispone de la estación de La Florida en la línea de Puigcerdà, situada de forma muy excéntrica, ya que dista 2 kilómetros del centro de la población.

Es por ello, señoría, que el Grupo Parlamentario Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya presente la proposición no de ley con la enmienda de adición correspondiente, y que dice en su conjunto lo siguiente: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que tramite a RENFE la necesidad de que establezca nuevos servicios de viajeros en el ramal ferroviario El Papiol-Mollet del Vallés, con el fin de dar un mejor servicio a los estudiantes que acuden a la Universidad Autónoma de Barcelona, dentro de los cuales sería conveniente establecer las conexiones con el Baix Llobregat, Alt Penedés, con Girona y con Tarragona-Reus. Y, como segundo punto, la necesidad de construir un intercambiador de viajeros en el cruce de las líneas ferroviarias de El Papiol-Mollet y Montcada-Puigcerdà y que se considere la posibilidad de construir una nueva estación de ferrocarril sobre el Passeg de la Florida y Santa Perpetua de la Moguda en la línea de Papiol-Mollet.»

Señorías, solamente recordar que con fecha 21 de junio de 1996 una proposición de similares características, en lo que se refiere al punto 1, fue aprobada en el Parlament de Catalunya y que rezaba de la siguiente forma:

«El Parlament de Catalunya insta al Gobierno a solicitar al Gobierno del Estado, a la dirección de la compañía RENFE y a las demás instituciones y firmantes del acuerdo marco que tengan en cuenta las diferentes funciones de transporte que el eje ferroviario Papiol-Mollet pueden desarrollar en el futuro, fundamentalmente en el transporte de viajeros entre las poblaciones del Vallés oriental, el Vallés occidental y el Baix Llobregat.»

Inicialmente esta proposición contaba también con el punto que se refería al entronque con la línea de Puigcerdà, pero para aceptar una enmienda de *Convergència i Unió* fue suprimida, y así quedó la proposición que se aprobó en el Parlament de Catalunya.

Nosotros, como pensamos que es importante que se tenga en cuenta ese entronque con la línea de Puigcerdà, lo mantenemos como segundo término en nuestra proposición no de ley.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): ¿Grupos que deseen fijar posición?

Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Como muy bien ha dicho la señora Rivadulla, el Parlament de Catalunya aprobó una proposición no de ley, a la que había una enmienda de Convergència i Unió, cuyo texto pedía que se tuvieran en cuenta las diferentes funciones que en el futuro del transporte podía tener esta línea.

Hay que tener en cuenta que la plataforma de esta línea posiblemente se verá afectada por el tren de alta velocidad y, por lo tanto, es necesario ir con mucho cuidado a la hora de establecer una red de servicios cuando dentro de muy poco puede verse afectada por la construcción de la red de alta velocidad.

La línea se construyó en los años 70 para hacer un *bypass*, como se ha dicho, de los trenes de mercancías, que no tuviesen que entrar a Barcelona y, por lo tanto, desde Papiol ya se desviaban hacia Mollet y hacia la frontera francesa. Estos trenes tienen un extremo de su viaje en la parte sur de la Península, es decir, vienen de la zona valenciana y más al sur, y la otra punta, del resto de países europeos. Por lo tanto, no se había contemplado la conexión con las líneas de Tarrasa y Vic, aun cuando en su posible ubicación hay reserva de terrenos. Esta línea, como decía antes también, puede ser utilizada como parte de la futura línea de ancho internacional y alta velocidad, como el acceso de esta línea Barcelona hacia La Sagrera y como conexión con el puerto de Barcelona.

Hay que tener en cuenta esta razón ya que se podría hipotecar la posibilidad de establecer unos servicios de viajeros. Hay estudios que tendrían que definir más su utilidad. Nosotros creemos que en estos momentos no es oportuno y por lo tanto nuestro voto será negativo si no se nos acepta una enmienda *in voce* que diría: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que transmita a Renfe la necesidad de realizar un estudio técnico para establecer...» Es decir, se trataría de introducir la frase: «... de realizar un estudio técnico para establecer nuevos servicios de viajeros...», después de hacer constar, tal como está presentada la enmienda del Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya (que también aceptaríamos, incluso en contra de una enmienda de Convergència i Unió en el Parlament de Catalunya, no como punto dos, porque no nos parece que sea un punto dos, sino que es un punto y seguido), «y la necesidad de construir un intercambiador de viajeros en el cruce de las líneas ferroviarias». Todo esto a condición de que se realice el estudio técnico. Hay otro tipo de estudios realizados sobre esta línea, pero estimamos necesario este estudio técnico que supondrá mayor carga de viajeros en esta línea, que dentro de muy poco se puede ver afectada por obras de mucha importancia relativas a la plataforma y posterior extendido de la vía de alta velocidad.

Anunciamos nuestro voto negativo o, en todo caso, nuestro voto a positivo si se acepta esa enmienda *in voce* que en estos momentos acabo de hacer.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Morlán Gracia): Le agradecería que nos pasara una nota con la enmienda *in*

voce para constancia en la Mesa y después la portavoz de Izquierda Unida dirá si la acepta o no la acepta.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Sabaté.

El señor **SABATE IBARZ**: Nuestro Grupo está de acuerdo con la iniciativa parlamentaria de Izquierda Unida-Iniciativa Per Catalunya, como no podía ser menos, puesto que la iniciativa parlamentaria, a la que ha hecho alusión la portavoz de Izquierda Unida en el Parlament de Catalunya fue del Grupo Socialista, por lo tanto no podíamos estar en desacuerdo tal como hemos mostrado en otras iniciativas que hemos planteado en los ayuntamientos de la zona, en los consells comarcals, etcétera. Actualmente hay trayectos por ferrocarril en aquella zona de 40 kilómetros, si alguien quiere desplazarse por ferrocarril entre el Vallés Oriental y el Baix Llobregat, que se reducirían prácticamente a la mitad con nuevos servicios de viajeros. **(El señor Presidente ocupa la Presidencia.)**

Estas son las razones de nuestro apoyo, aunque nos gustaría defender una pequeña enmienda *in voce*, al final de la tercera línea, para que constara que es una necesidad para todos los usuarios en general, no sólo para los estudiantes de la universidad autónoma. Las necesidades no son cíclicas o estacionales, sino que son de todos los usuarios en general y, por lo tanto, a nosotros nos gustaría que después de «mejor servicio» dijera «a los usuarios, y en particular a los estudiantes que acuden a la universidad autónoma». Suscribiríamos en su totalidad el resto de la proposición no de ley.

En cuanto a la enmienda del representante de Convergència i Unió, estamos a la espera de lo que decida la Diputada de Izquierda Unida proponente. En todo caso, no encontramos obstáculos para aceptar este añadido de Convergència i Unió, pero, como digo, nuestra posición final dependerá de la aceptación de la portavoz de Izquierda Unida.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra, para defender la postura del Grupo Parlamentario Popular, la señora Montseny.

La señora **MONTSENY MASIP**: Se han dado muchos argumentos para defender la proposición no de ley que presenta el Grupo Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya, y es cierto que nunca están agotadas todas las posibilidades de cara al usuario. Siempre es bueno que existan mejores y más servicios para atender las necesidades del usuario, pero el Grupo Popular entiende que aquí hoy se han debatido iniciativas quizá de mayor trascendencia, de mayor importancia, y que ésta quizá no sea tan necesaria en este momento actual como pretende el grupo proponente.

El ramal ferroviario denominado El Papiol-Mollet ya está constituido en la actualidad por una línea de 27 kilómetros, de los cuales 4,1 por ciento son de vía única. Ya en octubre del año pasado se estableció una nueva oferta entre Barcelona y la estación de Cerdanyola-Universitat, con el fin de dar servicio a la universidad autónoma de Barcelona. Con esta oferta, tras la realización de un profundo es-

tudio de la viabilidad, encargado por cercanías Renfe, y tras la firma de un convenio de colaboración con ese centro universitario, se estableció una serie de porcentajes y de estudios de cara a los usuarios que utilizaban ese trazo que une Barcelona con la universidad autónoma. De los encuestados, el 7,5 por ciento proceden de otras comarcas de la provincia de Barcelona —es decir, que iría bien el establecimiento de otro servicio—, el 6,8 por ciento procede del Vallés oriental, y tan sólo un 0,2 por ciento de los usuarios provienen de otras localidades de Cataluña, como pueden ser de Girona o de Tarragona.

Hay otras razones importantes también en este momento para decir que si el Grupo proponente aceptara la enmienda presentada por Convergència i Unió, se podría apoyar esa iniciativa, pero hay que estar atentos al impacto ambiental, porque ya hay mucho cruce ferroviario por el trazado y el transporte de mercancías en este momento; los presupuestos presentados por el Gobierno por primera vez en muchos años son claramente restrictivos y creemos que en este momento quizá haya atenciones al usuario mucho más importantes. Todo ello conlleva construcción de apeaderos, equilibrio económico y muchas inversiones en infraestructuras que en este momento quizás no sean de orden prioritario.

Por todo ello, este Grupo no tendría inconveniente en apoyar la iniciativa si se acepta la viabilidad de un estudio técnico sobre la necesidad de establecer ese nuevo tramo que propone el Grupo de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Rivadulla, tiene usted la palabra para manifestar aceptación o rechazo de la enmienda presentada.

La señora **RIVADULLA GRACIA**: A esta Diputada le gustaría que las posiciones de los grupos parlamentarios fueran coincidentes entre lo que se expresa en el Parlament de Catalunya y lo que se expresa en el Congreso de los Diputados. Creo que una mínima coherencia nos llevaría a eso. Aunque no se produce, vamos a sacar de lo malo lo mejor. Nuestro grupo está en condiciones de aceptar la enmienda de Convergència i Unió, por otro lado, el Grupo Popular ha dicho que estaría dispuesto a votar favorablemente la proposición no de ley si nosotros la aceptamos, siempre que se marque un plazo.

Nosotros pondríamos dos condicionamientos, uno de fondo y otro de forma. El de fondo es difícil porque está dentro de las intenciones. Nosotros no quisiéramos que esto fuera una excusa para no hacer nada. Cuando se reclama la realización de un estudio, puede ser que se haga precisamente para dar largas al asunto. Eso no lo puedo dilucidar ahora, lo tendré que ver en su debido momento, pero creo que sería conveniente establecer un plazo de unos tres meses para que el Gobierno realizase ese estudio. Atendiendo a las peticiones del Grupo Popular y Convergència i Unió, el plazo podría ser de seis meses para que efectivamente se hagan estudios técnicos a fondo sobre la utilidad de este servicio que nosotros ahora mismo estamos proponiendo y el costo que eso implicaría, para que

pudiésemos hacer una relación costo/servicio, que va a ser absolutamente favorable a la proposición no de ley, que ya votamos todos a favor en el Parlament de Catalunya y ahora parece que también podríamos apoyar en el Congreso de los Diputados.

Acepto de muy buen grado la enmienda del portavoz del Grupo Socialista, en el sentido de añadir que ese servicio va a ser mejorado no sólo para los estudiantes, sino para los usuarios en general. Por tanto, señor Presidente, acepto las dos enmiendas, poniendo como condicionamiento a la que presenta Convergència i Unió *in voce* el que el plazo sea de seis meses.

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo que por parte de Convergència se acepta esa matización de los seis meses. En esas condiciones, aceptada también la enmienda del Grupo Socialista, como votaremos esta proposición no de ley.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A MODIFICAR EL REGLAMENTO DE RECONOCIMIENTO DE BUQUES Y EMBARCACIONES, PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO CATALAN (CONVERGENCIA I UNIO). (Número de expediente 161/000090.)**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos al punto quinto del orden del día, relativo a la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a modificar el Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones. Esta iniciativa es del Grupo Parlamentario Catalán Convergència i Unió. Para su defensa, tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDO I MARSAL**: Voy a ser muy breve porque es fácil entender lo que nosotros proponemos.

En primer lugar, en el punto uno, pedimos que, en el plazo de seis meses, se modifique un reglamento que proviene del año 1971 y que hoy en día con los avances que hay en la tecnología, es necesario ponernos al día. El Reglamento es de reconocimiento de buques y embarcaciones y regula la inspección técnica de los mismos. La tecnología ha avanzado tanto que esta inspección puede realizarse de otras formas.

El punto dos de la proposición entra en la forma en que debería cambiar la inspección. Actualmente se hace la inspección de forma temporal. Un buque pesquero recibe, por ejemplo, la inspección cada mes de marzo. Podemos tener el caso de dos buques que en el mes de marzo reciben la inspección; Un buque sale de un puerto de la costa y se queda alrededor de la costa, ha hecho muy pocas millas, muy pocas horas de navegación (y después voy a entrar en esta palabra) y, en cambio, otro buque, en el mismo tiempo, ha hecho un gran número de millas, muchas horas de navegación, y al cabo de un año recibe la inspección. Si utilizamos el símil del automóvil, es como si un señor cada año pasa la inspección, no se ha movido de la ciudad y ha hecho 3.000 kilómetros y otro ha hecho 80.000 kilómetros. Por lo tanto, lo que se pide es que se establezca un tope

dentro del reglamento, no por el mes de marzo, sino por equis horas de navegación que hayan transcurrido. Aunque hablo de navegación, en el texto decimos que se deberá introducir el criterio de número de horas de funcionamiento. El portavoz del Grupo Socialista nos ha dicho que el término es más correcto. Reconozco que lo es por lo que nos referimos a horas de navegación, ya que estamos hablando de naves.

Pedimos el apoyo a esta proposición no de ley que irá en beneficio de todas aquellas personas que se ven obligadas a esta inspección. Dado que la inspección puede ser muy costosa, beneficiaríamos a aquellos que no tienen mucho movimiento en sus naves. El que funcione mucho, que sea bien inspeccionado; el que funcione poco, que sea también inspeccionado, pero no cada año sino cuando le toque por el número de horas que haya realizado en su trabajo.

El señor **PRESIDENTE**: Tomamos nota de la modificación realizada en la proposición. ¿Grupos que desean intervenir? **(Pausa.)**

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

El señor **FERNANDEZ SANCHEZ**: Nosotros coincidimos en que el reglamento que regula el reconocimiento de buques y embarcaciones se ha quedado un tanto obsoleto o desfasado por el avance de la técnica, de los componentes de las embarcaciones, y desde luego también por el tiempo transcurrido desde la aprobación del decreto que regula esta materia, por lo que se hace necesario su revisión adaptándolo a la realidad de las embarcaciones actuales. Coincidimos también en parte con la valoración que se hace en algunos casos de la exposición de motivos, como que el paralizar la actividad de las embarcaciones para su inspección o revisión ocasiona perjuicios para los propietarios de las embarcaciones, que dejan de ejercer su actividad por un determinado período de tiempo.

El Reglamento debería establecer que la revisión o inspección se haga en un período de tiempo lo más breve posible para evitar estos perjuicios económicos que de los mismos se derivan. Hay otro aspecto muy importante y que no se puede olvidar, cual es el de la seguridad de las embarcaciones y de las tripulaciones. La seguridad de los que se embarcan y salen a la mar sin otra garantía que la de que la embarcación responda en materia de seguridad debe de primar sobre el aspecto económico y, por tanto, debe garantizarse el que las embarcaciones se encuentren en un perfecto estado de funcionamiento.

La proposición no de ley del Grupo Parlamentario Catalán propone evitar el desmontar los ejes de cola de las embarcaciones, por lo menos espaciarlos en el tiempo, e introducir otro criterio para evitar desmontajes innecesarios. La innovación que se introduce es la de fijar como criterio el número de horas de funcionamiento de las embarcaciones para efectuar las revisiones, apoyándose en los tacómetros de las propias embarcaciones.

Nosotros debemos decir que los tacómetros marcan el número de horas siempre que no se manipulen. Es una cuestión que introduce bastantes dudas. Seguimos pen-

sando que fijar el criterio de horas solamente no garantiza que la parte mecánica, los componentes de las embarcaciones, se hallen en un perfecto estado de funcionamiento, para ello es necesario la revisión periódica. Si no, tenemos otro tipo de ejemplos. En el transporte de mercancías por carretera, también los camiones, los vehículos pesados, utilizan el tacómetro y las revisiones de estos vehículos no se hace en función de horas, sino de tiempo. ¿Por qué? Porque los elementos mecánicos de embarcaciones u otro tipo de vehículos, a pesar de que puedan ser más o menos nuevos, pueden tener fallos, por lo cual se hace necesaria una revisión en el tiempo.

Por último, quiero decir que la proposición no de ley que presenta Convergència i Unió es un poco un juicio de intenciones pero no fija tampoco unos criterios definitivos, porque habla de incorporar al reglamento cuantas variaciones aconseje la experiencia y los avances tecnológicos operados, pero sin apuntar cuáles son las soluciones. En el segundo punto lo que sí hace es establecer este concepto de horas, concepto insuficiente para garantizar la propia seguridad de las embarcaciones. Por tanto, no vamos a apoyar esta proposición no de ley por entender que es insuficiente, y porque no clarifica ni aporta soluciones a la modificación del actual reglamento.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: Este interviniente del Grupo Parlamentario Socialista se ha estudiado con mucho interés la proposición no de ley y ha procurado profundizar en el reglamento que se pretende modificar.

El Decreto 3384/71, de 28 de octubre, que se pretende modificar, sobre revisión del reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes que, insisto, se encuentra actualmente en vigor después de 25 años de su promulgación, sustituyó a otro decreto anterior, el número 1362 del año 1959. Ya en el preámbulo de este decreto del año 1971 se decía lo siguiente: «... sus preceptos deberán ser objeto de revisión de plazo no superior a cinco años, a fin de recoger las enseñanzas de la experiencia en su aplicación y llevar a cabo las modificaciones o adiciones que aconsejan los adelantos de la técnica».

Es decir, que en el Reglamento actualmente vigente de reconocimiento de buques y embarcaciones mercantes, del año 1971, ya se decía que sería conveniente una revisión de dicha reglamentación en plazo no superior a los cinco años. Y nos encontramos con una realidad, que es desde el año 1971 hasta el momento, en el que, si tenemos en cuenta esa recomendación de modificarlo cada cinco años, ya tendrían que haberse producido teóricamente cinco modificaciones reglamentarias. Nos encontramos con la situación (yo personalmente no puedo sino calificarla de esperpéntica) de que no se ha producido la reglamentación, a pesar de que España en estos últimos 25 años ha cambiado de régimen político totalitario a un régimen democrático, ha aprobado una Constitución (no son temas colaterales al que estamos tratando), se ha integrado en la Comunidad Europea, hoy Unión Europea; y casi tan importante como los preceptos anteriores, se ha integrado en organizaciones

internacionales, como es la Organización Marítima Internacional, que le obliga, le vincula y le mandata a la adopción de una serie de decisiones y a la transposición en nuestro ordenamiento jurídico de acuerdos internacionales en ese foro de la Organización Marítima Internacional.

Pero voy más allá. En noviembre de 1992 culminó una tramitación larga en las Cortes Generales, de una nueva ley, la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante. Una nueva ley que transforma la administración marítima española en la que, si bien es cierto que no desaparecen plenamente las comandancias de marina en los puertos, es cierto que se crea una administración marítima civil —lo digo entrecomilladamente—, dependiente de la Administración Civil del Estado, que recibe todas las competencias, amplísimas, que hasta finales de 1992 venían desempeñando las comandancias de marina, que si bien es cierto no desaparecen, quedan vacías de competencia para desempeñar un papel más netamente vinculado al ámbito de la defensa y no al ámbito de la navegación marítima. En esta situación nos encontramos con que aún está en vigor un reglamento, repito, que no ha experimentado la más mínima modificación derivada de las modificaciones que ha experimentado este país y que no se ha vertido en los contenidos de ese articulado.

Lo que digo no es un tema baladí, porque es bueno que se conozca, por ejemplo, que artículos como el 1.11 en vigor, relación entre los inspectores y las autoridades de marina mercante y organismos superiores; dice: La inspección general de buques, dependiente de la Subsecretaría de la Marina Mercante —Subsecretaría que desapareció hace 15 años— y las inspecciones provinciales dependientes de la Inspección General de Buques, conservarán la organización y el funcionamiento señalados en el decreto de 7 de octubre de 1941. Los inspectores de buques estarán, por tanto, subordinados a la Subsecretaría de Marina Mercante a través de las autoridades locales de Marina —ministerio que desapareció, obviamente— en el ejercicio de sus funciones inspectoras de los buques en servicio. La organización —continúa de la Inspección General de Buques está regulada por el Decreto 91/1968, de 25 de enero.

Así los sucesivos artículos. El artículo 2.01 se refiere al comandante de Marina. Por lo que se refiere a la propuesta del Grupo Parlamentario Catalán la segunda propuesta de resolución hace referencia a las tediosas y complejas revisiones del eje de cola lo que implica necesariamente la varada del barco, porque hay muchas reparaciones e inspecciones que se pueden hacer a bordo del barco, con el barco flotando, navegando o en labores de pesca, que son simultáneas, pero desde luego si hay una revisión que tiene que hacerse varando el barco es la revisión del eje de cola, revisión muy sofisticada, con nuevas tecnologías de aplicación que han aparecido en las tecnologías modernas, precisamente en estos últimos 20 años.

Pero es más, es que el reglamento no se ha enterado de que todavía hay barcos que no solamente llevan un sistema de propulsión en la popa, sino que precisamente para lo que ha permitido que no sea necesario el uso de prácticos en embarcaciones de marina mercante esencialmente dedicados al tráfico de pasajeros, o al tráfico de graneles sólidos

o líquidos, o al tráfico de mercancías peligrosas, a los que también les son de aplicación este reglamento, no se ha enterado el Reglamento, digo, porque es tecnología última, de que existen hélices en ambos costados de babor y de estribor que posibilitan maniobras bastante perfectas de atraque y desatraque de los barcos, que también para sus revisiones requieren la varada correspondiente.

Así, señorías, haríamos un análisis extenso. Es de una oportunidad innegable el instar al Gobierno a que elabore un nuevo reglamento que sustituya a éste. Estoy plenamente de acuerdo con el primer proyecto de resolución, porque es algo elemental. Y respecto al segundo, está contenido en el primero porque hay que transformar al Reglamento en su conjunto. También lo vamos a aceptar, tal y como ya le adelanté al proponente de CiU.

Permítanme una reflexión última, señor Presidente, de un minuto. A mí me consta que en los últimos años la administración marítima española ha dado pasos. Pero el análisis crítico que yo estoy haciendo tiene una intencionalidad honesta. La Administración en todos los frentes no siempre tiene los rendimientos deseables. En éste se ha fracasado. Innegablemente. No hay un reglamento que se tenía que haber modificado cada cinco años y el conjunto de problemas que tiene hoy la flota mercante española en todos los niveles, la flota de pesca, en lo que se refiere a competitividad, seguridad en la mar, tiene una quiebra derivada precisamente de la ausencia de mecanismos reglamentarios que le permitan a los profesionales de la inspección desempeñar las funciones adecuadamente.

Hace muy pocas fechas, precisamente en el «Boletín Oficial de la Cortes Generales», Congreso de los Diputados, de la actual legislatura, de 22 de julio pasado, en la serie de actos de control n.º 40, hay una proposición no de ley bastante equivalente a ésta, del Grupo Parlamentario Socialista, a propuesta de don Carlos Navarrete Merino, Diputado por la provincia de Huelva, que hace referencia a los problemas con que se encuentran las asociaciones provinciales de armadores y la Federación Provincial de Cofradías de Pescadores de Huelva con conflictos con la capitanía marítima provincial, vinculados precisamente a estos mecanismos de inspección.

Consiguientemente, éstas son preocupaciones que están en toda la geografía nacional que, desde luego, se han acentuado en los últimos tiempos. Es menester, instar al Gobierno no en un plazo de seis meses sino a la mayor brevedad posible, con mandato imperativo, para que le dé la máxima prioridad y se produzca la publicación del correspondiente real decreto con el contenido de un nuevo reglamento que salvaguarde los intereses generales de la flota mercante española y de la flota de pesca. Casi me atrevería a sugerir la frase «a la mayor brevedad posible». En suma, apoyamos plenamente la iniciativa.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el señor Sánchez Ramos.

El señor **SANCHEZ RAMOS**: El Grupo Popular va votar a favor de esta iniciativa que consideramos no sólo conveniente, sino necesaria y urgente.

Como se ha dicho aquí, el propio Reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones actual prevé en su artículo 1.12 las revisiones periódicas, que deberían de ser en el plazo no inferior a 3 años ni superior a 10, que, como ha quedado demostrado, no se ha cumplido. Y esto era con objeto de llevar a cabo las modificaciones o adiciones que aconsejen los adelantos tecnológicos. Los avances tecnológicos desde el año 72 (han pasado 25 años) han sido numerosos y de mucha relevancia, habiendo afectado profundamente a la labor de inspección y reconocimiento de embarcaciones por la aparición de nuevos tipos de buque, el gran desarrollo que han sufrido otros, porque ha habido buques rápidos con casco de aluminio (hidrofoil, overcraft, catamaranes), también por la aparición de nuevos medios de propulsión y de equipos marinos, y también incluso la completa desaparición de cierto equipo de a bordo.

De hecho, y desde el año 1972, se han producido numerosas modificaciones al reglamento hoy en vigor que necesitan ser incorporadas realmente a este Reglamento. Por otra parte, ha cambiado profundamente la organización administrativa en que se fundamenta la realización de la inspección y reconocimiento técnico de los buques, no existe la Subsecretaría mercante, como también se ha comentado, y desde hace unos meses no existe la Inspección General de Buques y Construcción Naval. Estos cambios, los más relevantes en este sentido, han sido originados por la aparición de la Ley 27/92, de Puertos y Marina Mercante, ley que introdujo un nuevo marco normativo y administrativo del cual deben desarrollarse las labores de inspección y reconocimiento de buques. Marco que requiere una inmediata modificación y adaptación de la mayor parte de los preceptos que contiene el actual Reglamento de reconocimiento.

También hay que decir que en el momento de publicarse el actual Reglamento, España no era parte de la Unión Europea. Su incorporación requiere la adaptación del marco jurídico y reglamentario español al comunitario. Hay varias directivas y reglamentos de la Unión Europea relativas a la seguridad marítima pendientes de su incorporación a la legislación nacional. Cito, por ejemplo, la Directiva 94/57, sobre reglas y estándares comunes para la organización de inspección y peritajes de buques; cito la directiva 95/21 sobre cumplimiento de las normas internacionales de seguridad marítima, prevención de la contaminación y condiciones de vida y de trabajo a bordo por parte de los buques que utilicen los puertos comunitarios o las instalaciones situadas en aguas bajo la jurisdicción de los Estados miembros; también la Directiva 94/25, sobre embarcaciones de recreo; también hay que citar la evolución de la normativa internacional sobre seguridad marítima, elaborada fundamentalmente en la Organización Marítima Internacional, que ha sido vertiginosa desde la publicación del actual Reglamento. En una de ellas, en el Protocolo de 1988, se ha adoptado un nuevo sistema de reconocimiento para buques, el sistema llamado Sistema Armonizado de Reconocimiento y Certificación (S.A.R.C.), en el que se establecen nuevos tipos de reconocimiento y se adoptan nuevos plazos para la realización de éstos.

Esta rápida evolución de la normativa internacional no sólo requiere una urgente revisión del Reglamento, sino que además precisa que se habilite un procedimiento de revisión de las disposiciones de éste que permita incorporar de forma ágil y precisa los cambios necesarios inducidos, bien por la experiencia acumulada, por las decisiones de la Organización Marítima Internacional o por las directivas y reglamentos de la Unión Europea que se vayan produciendo. Y todo ello a través de un procedimiento que ocasione el menor perjuicio económico, como se indica en el apartado 2.º de esta proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE**: Me comunica el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto, que es el autor de... **(El señor Fernández Sánchez pide la palabra.)** Perdón, señor Fernández. Tiene S. S. la palabra.

El señor **FERNANDEZ SANCHEZ**: Gracias, señor Presidente. Quería pedir que se votaran los dos puntos de la proposición no de ley por separado, si no hay ningún inconveniente.

El señor **PRESIDENTE**: No hay ningún inconveniente y cuando procedamos a la votación lo haremos así.

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

El señor **PRESIDENTE**: Queda terminada la discusión de este punto, aunque yo me he precipitado antes.

En cuanto al punto número seis, proposición no de ley relativa al uso correcto de la toponimia gallega en el nomenclátor oficial de Correos y Telégrafos, de la que es autor el Grupo Parlamentario Mixto, me manifiesta su portavoz que pide a esta Presidencia la retirada de esta proposición y que se mantenga para una próxima Comisión.

A los miembros que en este momento estamos en la Mesa nos parece adecuada esa petición y, en efecto, en una próxima Comisión en que se discutan proposiciones no de ley, es decir, no en la próxima sino en la que se discutan proposiciones no de ley, introduciremos como primer punto del orden del día esta proposición no de ley.

Esta exclusión se somete a asentimiento de la Comisión, si no existe ningún pronunciamiento en contra de los portavoces. **(Asentimiento.)**

Pues bien, ahora se suspende la sesión durante unos minutos hasta la una en punto en que comenzaremos la votación de las proposiciones no de ley. **(Pausa.)**

El señor **PRESIDENTE**: Reanudamos la sesión para proceder a las votaciones.

Proposición no de ley número 1, relativa a la reconsideración de la decisión de segregar la gestión de los puertos de Avilés y Gijón (Asturias).

Comienza la votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; votos en contra, 20; abstenciones, 1.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

En segundo lugar votaremos la proposición no de ley número 2, relativa a las subvenciones al transporte de viajeros entre la Península y el resto del territorio nacional, a la que había una enmienda *in voce* del Grupo Popular, que ha sido aceptada por el Grupo Socialista proponente.

Efectuada la votación, dijo:

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

En tercer lugar, proposición no de ley número 3, sobre derogación de la orden 19-12-94 por la que se establece el trazado del tramo Cervera-Santa María del Camí, de la autovía Madrid-Barcelona.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 4; votos en contra, 32.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada la proposición no de ley.

En cuarto lugar: proposición no de ley número 4, por la que se solicita de la Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles (RENFE) el establecimiento de nuevos servicios de viajeros en el ramal ferroviario El Papiol-Mollet del Vallés.

Ha habido varias enmiendas que han sido aceptadas por el grupo proponente de Izquierda Unida-Iniciativa per Catalunya.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada la proposición no de ley por unanimidad.

Proposición no de ley número 5, por la que se insta al Gobierno a modificar el reglamento de reconocimiento de buques y embarcaciones.

En esta proposición no de ley se ha solicitado que los dos puntos sean votados por separado.

Votamos el punto 1 de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: El punto 1 queda aprobado por unanimidad.

Votamos el punto 2 de la proposición no de ley.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 32; votos en contra, 4.

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobado el punto 2 de la proposición no de ley.

La proposición no de ley número 6 ha sido retirada y se tratará en una próxima convocatoria donde se debatan proposiciones no de ley.

Se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

NOTA: El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras y Medio Ambiente, del miércoles, 9 de octubre de 1996, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.