



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 398

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 39

celebrada el jueves, 26 de febrero de 1998

	<u>Página</u>
ORDEN DEL DÍA:	
Proposiciones no de ley:	
— Sobre el puerto de Ibiza. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/000185)	11730
— Relativa al calendario de finalización de las autovías de Galicia. Presentada por el Grupo anterior (Número de expediente 161/000384)	11734
— Por la que se insta al Gobierno a desarrollar el proyecto para unir mediante una línea de velocidad alta las ciudades de Córdoba y Málaga, que conectaría con la línea del AVE Madrid-Córdoba-Sevilla. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000402)	11737
— Sobre la necesidad de acometer la ampliación y mejora de la carretera N-240, en el tramo Tarragona-Valls-Montblanc. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/000444)	11741

	Página
— Por la que se insta al Gobierno a que ejecute las obras de infraestructura viaria del desdoblamiento de la carretera N-240 en el tramo comprendido entre las ciudades de Tarragona y Valls (Tarragona). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000569)	11742
— Sobre coordinación de los proyectos del Ministerio de Fomento y de la autoridad portuaria de acceso a la ciudad y puerto de A Coruña. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (Número de expediente 161/000513)	11745
— Por la que se insta al Gobierno a realizar las oportunas operaciones para reestructurar en breve plazo la división tarifaria telefónica existente en la isla de La Palma. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000597)	11747

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **SOBRE EL PUERTO DE IBIZA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (161/000185).**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días, vamos a comenzar la sesión de hoy, que corresponde al debate y votación de las proposiciones no de ley que figuran en el orden del día. La previsión de la Mesa es que las votaciones no se lleven a cabo antes de las once y media. Trataremos de que sea lo más cercana posible a esa hora.

La primera proposición no de ley es sobre el puerto de Ibiza, presentada por el Grupo Socialista del Congreso cuyo portavoz tiene la palabra.

El señor **COSTA COSTA:** Permítanme defender esta proposición no de ley presentada por mi grupo, aunque hubiera sido mi deseo no tener que presentarla. Hubiera sido mi deseo que esta propuesta estuviera ya realizándose, pero ello no ha sido posible por una cierta indefinición del Partido Popular en Ibiza y Formentera que ha estado boicoteando las propuestas de la anterior Administración, y que una vez que ha asumido el Partido Popular el Gobierno tampoco ha tenido muy claro qué se tenía que hacer con el puerto de Ibiza ya que se ha visto sometido a las propias contradicciones de sus manifestaciones a las contradicciones de participar a la vez en las instituciones, aprobando los planes especiales tanto en el Ayuntamiento de Ibiza como en el Conseil, que daban paso a esta importante obra para las islas de Ibiza y Formentera, y a la vez participar en una coordinadora antipuerto, dividiéndose internamente respecto a las obras a realizar. Ha tenido que llegar el Partido Popular al Gobierno, asumir las responsabilidades derivadas de este ejercicio para tomarse en serio el plan especial del puerto de Ibiza y abordar, a través de la autoridad portuaria, los contactos e ir reconduciendo su propia

posición para finalmente, al parecer, iniciar las obras absolutamente necesarias en el puerto de Ibiza, que aún no han dado comienzo.

Para esta Cámara es importante conocer que la configuración histórica del puerto de Ibiza ha venido sufriendo cambios profundos derivados de obras que se han realizado en su interior, de la reducción correspondiente del espejo de aguas de ese puerto por las obras realizadas y, sin duda, por la falta de previsión de diferentes administraciones que no han sabido llevar a cabo los proyectos que a principios del siglo XX ya hiciera un ingeniero respecto a las ampliaciones futuras de este puerto y, particularmente, para resolver los problemas básicos que en estos momentos le afectan.

Un puerto siempre resulta un núcleo fundamental para la economía de cualquier lugar en el que está insertado, pero si estamos hablando, como es el caso, de una isla, el puerto es una de las dos únicas puertas que una isla tiene para comunicarse con el exterior. Es una infraestructura fundamental en lo que se refiere a mercancías, particularmente a su tráfico de mercancías pues un 80 por ciento del consumo de mercancías que se producen en Ibiza entran a través de este puerto, que es el único de interés general de la isla y el único habilitado para el transporte de mercancías, y cuenta asimismo con un número muy importante de pasajeros, especialmente en lo que hace referencia a las líneas entre Ibiza y Formentera, único medio de comunicación entre estas dos islas, que es la línea de pasajeros más intensa de todas las Islas Baleares con cifras cercanas a 900.000 pasajeros anuales entre esos dos puertos, cifra que nos muestra la magnitud del puerto del que estamos hablando.

Para que SS. SS. tengan conocimiento el actual puerto es inseguro respecto de los temporales. Hay temporales que sistemáticamente cada año están hundiendo embarcaciones y poniendo en peligro la función propia de un puerto, que es dotar de seguridad a las embarcaciones que están en él amarradas. Es un puerto peligroso pues el espacio de maniobra entre los buques de transporte y la descarga de combustible es de apenas unos cien metros y con estos oleajes se transforma en un ejercicio realmente peli-

grosso en el que ha habido ya casos en que la seguridad de los ciudadanos ha sido puesta en peligro. Hay informes de empresas especializadas en seguridad que señalan que el radio de la ciudad de Ibiza entra plenamente dentro del espacio que se vería afectado por un accidente en uno de estos buques de descarga de combustible. Es un puerto mal encardinado en su ciudad. Pues no ha seguido la evolución lógica del crecimiento de la ciudad de Ibiza, lo cual ha provocado que existan zonas marginales urbanísticamente de la ciudad cuya recuperación depende en gran parte de cambios en la estructura portuaria de Ibiza y, particularmente, de que se abandone la parte que está en los antiguos andenes del puerto de la ciudad para el tráfico de mercancías y se ceda a la ciudad para el disfrute ciudadano. Tiene, por lo tanto, un espacio insuficiente, es un puerto insuficiente para sus operaciones.

Ante este cúmulo de circunstancias, el Grupo Socialista, que ha defendido desde hace muchos años la necesidad de realizar esta obra, se encontró cuando gobernaba con inconvenientes para llegar a acuerdos con otras fuerzas políticas y, cuando se alcanzaron estos acuerdos, vio cómo no se respetaban o cómo el compromiso era excesivamente débil para mantenerlos ante las primeras protestas, a veces lógicas, de los ciudadanos ante una obra de la magnitud de la que estamos hablando.

Lo que proponemos es que, dentro de las previsiones del plan especial del puerto de Ibiza, se traslade la descarga de combustibles para evitar su actual peligrosidad y se realicen las obras necesarias para garantizar el abrigo de las embarcaciones al mismo; que se ceda a la ciudad para su uso ciudadano los andenes del puerto colindantes con el barrio de la Marina y Sapeña y que se trasladen los depósitos de Campsa y de Repsol Butano de sus emplazamientos actuales mediante un convenio con las instituciones locales. Es algo asumido plenamente en un acuerdo político por el Partido Popular en Ibiza y Formentera. Es algo que ha aprobado el ayuntamiento donde está ubicado el puerto con la aceptación del plan especial. Es algo que ha aprobado y en cuya necesidad ha insistido el Conseil insular, responsable urbanístico de las islas de Ibiza y Formentera, que ha aprobado también ese plan especial. Está autorizada su financiación mediante fondos de cohesión y si no se realizan estas obras es, sin duda, por falta de voluntad política y por los frenos, no de la Administración que sabemos que está intentando llevar a cabo esta obra a través de la autoridad portuaria de las Islas Baleares, por los obstáculos que el Partido Popular, confundiendo intereses públicos y privados, está poniendo a esta importante obra.

Pedimos el voto favorable de los grupos de esta Cámara para apoyar que se realice esta obra en el menor tiempo posible.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a proceder como es habitual en la Comisión. Si algún grupo pide la palabra en esta proposición o en las siguientes para un turno en contra, por supuesto la tendría. Si no, la forma de actuar será de menor a mayor todos los grupos, finalizando el Partido Popular.

¿Grupos que quieren intervenir en esta proposición no de ley? Por el Grupo Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor Presidente, nuestro grupo no va a apoyar esta proposición no de ley porque, además de lo que nos ha explicado el señor portavoz, con la puesta en funcionamiento de la nueva Ley de Puertos, quedan muy encardinadas todas las funciones que tiene la autoridad portuaria del puerto de interés general, en el que está incluido Ibiza. Instar al Gobierno a que haga algo cuya competencia queda prácticamente en manos de la autoridad portuaria, de las autoridades concretas de Ibiza, no creemos que sea el fiel reflejo de lo que en verdad se pide al Gobierno.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario de Izquierda Unidad, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Voy a intervenir en esta proposición no de ley del Grupo Socialista para fijar también nuestra posición al respecto.

Nosotros también tenemos conocimiento de este plan especial del puerto de Ibiza que lleva años redactado pero que al mismo tiempo está paralizado como consecuencia de que, a pesar de lo que ha dicho el portavoz del grupo Socialista, no hay ese consenso necesario para una obra de esta envergadura. No hay consenso necesario entre las fuerzas políticas ni tampoco entre los ciudadanos de Ibiza. En el puerto de Ibiza, a través de los años, se han ido realizando diversas obras que han variado su configuración, tales como la construcción del dique deportivo, la ampliación del puerto o el dragado del puerto, obras que han contribuido a que la agitación de las aguas interiores del puerto de Ibiza sea mayor. Es un dato que está constatado, viene en el informe del Cedex que he tenido la oportunidad de leer con detenimiento, y es una conclusión a la que se ha llegado a través de un estudio. Por tanto, conforme se van haciendo nuevas obras va incrementando esa inseguridad el puerto de Ibiza. En cuanto a su capacidad, en la memoria que redactó el MOPU dice que cualquier ampliación debe estar supeditada a las necesidades que tiene este puerto. En esta memoria se indica que la capacidad del puerto de Ibiza en este momento está en una utilización próxima al 60 por ciento y que el nivel de saturación establecido está en 1.350.000 toneladas métricas anuales, con lo cual el argumento de que está desbordada la capacidad del puerto de Ibiza es técnicamente insostenible según se deduce de los estudios. En cuanto a la seguridad portuaria, tampoco hay conocimiento de que haya habido suspensión de operaciones. Aparte de los períodos no operativos del puerto como de cualquier otro puerto de la Península, el puerto de Ibiza está no operativo en torno a 110 horas al año, que es un cifra considerada óptima en cualquier puerto del Estado.

A nosotros nos preocupa las obras que proyecta el plan especial del puerto de Ibiza, porque en la memoria de impacto ambiental no se especifica qué va a ocurrir con la extracción de materiales ni de dónde van a salir las 1.350.000 toneladas de piedra que son necesarias para acometer esa

ampliación. Creo que hay lagunas importantes. Hay un gran impacto paisajístico irreversible de la imagen actual de la ciudad de Ibiza y de su puerto, en el caso de realizarse estas obras que se solicitan. Hay asimismo una destrucción de una zona residencial de uso turístico y fuertes impactos al medio biológico, tanto terrestre como marítimo. No obstante, hay que decir que el último informe del Cedex que ha sido dado a conocer últimamente, pone de manifiesto que la seguridad del puerto se garantizaría con la construcción de un dique de 750 metros de longitud, lo que impediría la entrada de barcos; por eso se decantan por un dique más pequeño, de 530 metros, pero, según el propio informe, ello no mejora la situación de seguridad del puerto de Ibiza; son palabras textuales del informe del Cedex.

Antes de abordar una obra de esta envergadura sería necesario acometer nuevos informes que pudiesen dar soluciones alternativas y no solamente la ampliación del puerto. Hay que pensar, como ha dicho el portavoz socialista, que ésta es una obra que pretende financiarse con fondos de cohesión europeos, para los cuales las cuestiones medioambientales son tenidas en cuenta con mucho rigor. Este proyecto, tal como está diseñado, carece de rigor con las medidas medioambientales y nosotros, por lo tanto, vamos a votar en contra de esta proposición no de ley del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Popular, tiene la palabra la señora Cava de Llano.

La señora **CAVA DE LLANO Y CARRIÓ**: El Grupo Socialista presentó la proposición de ley que hoy debatimos el 25 de septiembre de 1996; hace, pues, un año y medio. Desde entonces hasta hoy han ocurrido muchas cosas con respecto al puerto de Ibiza. Tanto es así que ayer mismo me dirigí al diputado señor Costa y le pregunté si iba a retirar la proposición no de ley, porque entendía que la misma era impropcedente y extemporánea, a lo que me contestó que no. De su respuesta deduje dos cosas: que el Grupo Socialista no estaba al día de la evolución en cuanto a los proyectos, reuniones y trabajos del puerto de Ibiza o bien, que por razones de oportunismo político, querían en este momento adornarse con plumas ajenas, demostrando un interés y unas preocupaciones que quizás alguien tuvo en su día, pero que no fue capaz de transmitir al Gobierno socialista, sensibilizándoles para que les pusieran solución. Mucho me temo que el acierto está en este segundo pensamiento, ya que hoy mismo en los medios de comunicación isleños aparece en grandes titulares el debate en el Congreso de los Diputados de esta proposición no de ley.

Pues bien, ahora, con Gobierno del Partido Popular, el Grupo Socialista pretende marcar los ritmos y los tiempos para dar solución a esos problemas y erigirse como garante de la seguridad del puerto de Ibiza exigiendo que el Gobierno del Partido Popular efectúe en unos meses lo que ellos fueron incapaces de solucionar en catorce años. Señorías, el plan especial de reforma y ampliación del puerto de Ibiza es un proyecto que data de 1989, que elaboró el Gobierno socialista y que, con la excusa de dotarlo de una

mayor seguridad, contemplaba una ampliación espectacular del mismo mediante una serie de obras consistentes, no sólo en la construcción de un nuevo dique de abrigo en el que todos estamos prácticamente de acuerdo por razones de seguridad, sino también en la construcción de muelles y explanadas adosadas a los islotes de Isla Plana y de Llabrosa que suponían, aproximadamente, 150.000 metros cuadrados de obra entre tinglados para agrupaje y resguardo de mercancías, silos, almacenes, instalaciones de grúas, etcétera, pretendiendo también la construcción de un nuevo acceso a lo largo de la rivera interior del puerto. Es decir, se pretendía la construcción de un macropuerto desmesurado tanto por las proporciones de nuestra isla como por el movimiento de pasajeros y de mercancías.

El Gobierno socialista tenía un enorme interés en que el Ayuntamiento de Ibiza informara favorablemente el anteproyecto de remodelación del puerto, presentado por la Dirección General de Puertos. El equipo de Gobierno, del que yo precisamente formaba parte, no estaba de acuerdo con esa obra faraónica o con ese macropuerto, porque consideraba que la ampliación destruía la imagen emblemática de la bahía del puerto de Ibiza. Se nos hizo saber, en aquel entonces, por parte del señor Costa que el Ayuntamiento no tenía legalmente nada que decir ni nada que objetar porque el Consejo de Ministros podía, según la Ley de Puertos, hacer lo que le viniera en gana por tratarse de un puerto de interés general. Nos aconsejó que, ya que el Gobierno, por sí solo, podía hacer lo que viniera en gana con el puerto, aprovecháramos y sugiriéramos alguna actuación que pudiera resultar beneficiosa para Ibiza. Se nombró para ello una comisión integrada por tres o cuatro miembros del Partido Socialista y tres o cuatro del Partido Popular, entre los que figuraba, por parte del Grupo Socialista, el señor Costa y, por parte del Partido Popular, la diputada que les habla. Se llegó a un acuerdo en el sentido de que el Ayuntamiento de Ibiza informaría favorablemente el anteproyecto siempre y cuando se contemplaran una serie de condiciones o prescripciones a las que luego me referiré. Posteriormente, tal y como ha dicho el señor Costa, el plan especial del puerto de Ibiza pasó a la comisión de urbanismo, quien consideró que las condiciones que en su día había puesto el Ayuntamiento de Ibiza excedían del contenido del plan especial y votó favorablemente. Pero fíjense en el incumplimiento total de lo acordado en aquellas reuniones entre el Partido Socialista y el Partido Popular y, por lo tanto, la nulidad práctica del informe favorable que en su día dio el Ayuntamiento de Ibiza. Cito 3 ó 4 condiciones porque no voy a cansarles con las doce incumplidas por el Partido Socialista. Una de ellas era que se invirtieran los trazados del poliducto y del resto de canalizaciones que se prevén en la zona de Botafoc, de tal forma que el poliducto transcurriera por la zona del mar y el resto de canalización por la tierra. No se modificó, manteniéndose el trazado. Otra condición era que se gestionara conjuntamente entre el MOPU y el Ayuntamiento de Ibiza la actualización de los actuales andenes del puerto. En ningún momento se hablaba de que la gestión se haría conjuntamente entre el MOPU y el Ayuntamiento. Se habló asimismo de prolongar el paseo peatonal desde la es-

tación marítima de Formentera hasta el paseo marítimo. No se contempló. Ítem más: que por el MOPU y junto a la regeneración de la playa del Baix de Sapenya, se consolidara el acantilado que conforma la fachada marítima. Tampoco se contempló ni se cumplió; que en dicho proyecto se contemplara la posibilidad de que el club náutico de Ibiza pudiera ampliar sus instalaciones hacia el sur. Tampoco se contempló la posibilidad de ampliación. Es decir, no se cumplió ni una de las condiciones impuestas en su día por el Ayuntamiento de Ibiza.

Después de las últimas elecciones generales, el Gobierno del Partido Popular, consciente de la necesidad de solucionar el problema de seguridad del puerto de Ibiza y a respuesta de una pregunta efectuada por el señor Costa el 3 de julio de 1996, le manifestó que existía un nuevo proyecto para el puerto de Ibiza y que se estaba estudiando. Efectivamente, señorías, en el mes de julio de 1997, el presidente de la autoridad portuaria de Baleares presentó en Ibiza las intenciones del Gobierno en relación al puerto, que consistían en construir el dique de Botafoc, para dar mayor seguridad a las aguas interiores, aminorando la construcción de ese macropuerto y de esas plataformas adosadas, consistentes aproximadamente en esos 150.000 metros cuadrados de los que les he hablado, trasladando también la descarga de combustible desde el actual muelle al nuevo dique. Con todo ello se pretendía dar solución a distintos problemas como eran el de la agitación de las aguas interiores, el de descarga de los combustibles, el de seguridad del puerto viejo, la posibilidad de dar atraque a cruceros turísticos y eliminar gran parte de las obras previstas en el proyecto del Grupo Socialista.

En el pasado mes de diciembre, el presidente de la autoridad portuaria se trasladó a Ibiza con los técnicos de la empresa que había efectuado precisamente el estudio sobre la seguridad y agitación de las aguas en el puerto de Ibiza y entregó copia de dicho estudio a todos los grupos políticos de la isla.

En la actualidad se está elaborando un nuevo proyecto que conoceremos dentro de pocos meses. Se está intentando que haya un consenso entre todos los grupos parlamentarios y la coordinadora —a la que ha hecho mención también el señor Costa— contra la ampliación del puerto, porque consideramos que una obra de tantísimo interés, que supone algo, como comentaba el señor Costa, tan importante para la isla de Ibiza como es la nueva configuración del puerto, requiere el máximo consenso de todos los grupos políticos.

Ésta es, pues, la historia del puerto de Ibiza y a estas alturas hoy se nos pide por parte del Grupo Socialista que se inste al Gobierno a que haga unas cosas que está haciendo, que está contemplando en ese proyecto, que está discutiendo, que está debatiendo, que está manteniendo reuniones con todas las fuerzas políticas implicadas, con todas las asociaciones interesadas. Hoy se nos pide que lo hagamos. Nos parece que esta proposición de ley es improcedente, es extemporánea y, aunque compartamos sus planteamientos, no podemos dar nuestro apoyo.

Queremos recordar que el Gobierno socialista tuvo catorce años para solucionar los problemas de la falta de se-

guridad del puerto de Ibiza y lo que hizo fue, no sólo no dar solución a esos problemas, sino incrementar la falta de seguridad del puerto aprobando la construcción de un puerto deportivo que es el causante de las resacas de las aguas que dan contra uno de los muros de ese nuevo puerto deportivo, lo cual crea los problemas de falta de seguridad y de agitación en el puerto de Ibiza. No vamos a consentir que el Grupo Socialista, después de catorce años de incapacidad para dar solución al puerto de Ibiza, venga ahora, justo en el momento en que gobierna el Partido Popular, a marcarle las formas, los ritmos y los tiempos. Déjennos, pues, administrar nuestros tiempos y tengan la certeza de que no necesitaremos catorce años para solucionar los problemas del puerto de Ibiza. **(El señor Costa Costa pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: Señor Costa, ¿para qué pide la palabra?

El señor **COSTA COSTA**: Señor presidente, sabiendo que es un turno que no se concede, quiero aclarar algunas cuestiones terminológicas en bien de la claridad de los que lean esta sesión.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Costa, como muy bien ha dicho, no existe este turno porque usted ha defendido su proposición no de ley y los demás no están de acuerdo con ella. Si es para una precisión terminológica y no para contradecir los argumentos expresados, porque eso no tendría razón de ser, tiene S. S. un minuto.

El señor **COSTA COSTA**: Sólo quiero aclarar una cuestión que el presidente va a entender perfectamente y verá que es terminológica. Estamos hablando de un plan especial aprobado. La portavoz del Grupo Popular, y no quiero entrar en debate con ella, confunde el plan especial de un puerto, que es el marco general en el que se configuran las obras concretas a realizar, con el proyecto de obras. Jamás, hasta ahora, ha existido un proyecto de obras del puerto de Ibiza. El primero que va a existir —y, por lo tanto, no estamos hablando del nuevo proyecto— es el que está realizando la actual autoridad portuaria, que efectivamente tiene informadas a todas las fuerzas políticas y sociales de Ibiza y Formentera. No ha habido, ni parece que esté en curso, a pesar de las promesas realizadas al efecto, ninguna modificación del plan especial aprobado en su día.

Si me permite, señor presidente, quiero aclarar para que conste en acta que los incumplimientos mencionados por la señora Cava de Llano están dentro del plan especial aprobado por el Ayuntamiento de Ibiza y por el Conseil insular en su comisión de urbanismo, una vez que fue presentado con estas modificaciones, por la autoridad portuaria correspondiente. **(La señora Cava de Llano y Carrió pide la palabra.)**

El señor **PRESIDENTE**: En efecto es una precisión interesante. La señora Cava de Llano tiene la palabra, pero le ruego que no entremos en otras discusiones.

La señora **CAVA DE LLANO Y CARRÍO**: Sólo deseo manifestar, señor presidente, que las prescripciones a las que he hecho mención, que se acordaron en su día y cuyo cumplimiento se sometió al informe favorable del Ayuntamiento de Ibiza, están todas incumplidas.

— **RELATIVA AL CALENDARIO DE FINALIZACIÓN DE LAS AUTOVÍAS DE GALICIA. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000384).**

El señor **PRESIDENTE**: Debatida esta proposición no de ley, pasamos a la número 2, relativa al calendario de finalización de las autovías de Galicia, cuyo autor es el Grupo Socialista del Congreso. Tiene la palabra para su defensa el señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ**: Señorías, podría parecer inoportuna una proposición no de ley presentada el pasado 13 de febrero de 1997, hace pues un año de su presentación, con la misma referencia a un calendario definitivo sobre la construcción de unas autovías, porque transcurrido un año se debería haber avanzado de forma considerable. Lamentablemente, señorías, la proposición no de ley tiene hoy, si cabe, más interés y actualidad que en el momento en que fue presentada. Parece difícil que a estas alturas, después de un largo y complejo proceso desde la firma del convenio hasta la realización de los proyectos, el diseño, la licitación y contratación de obras, tengamos hoy que presentar aquí una proposición no de ley para que se fije un calendario definitivo sobre estas obras. Yo creo que es bueno porque la sociedad gallega, los sectores económicos y sociales de nuestro país necesitan que se salga de la incertidumbre a la que estamos sometidos permanentemente donde, a medida que avanzan los tiempos, cambian las previsiones de finalización de unas obras importantes, fundamentales, trascendentales para el desarrollo económico, político y social de nuestro país.

Señorías, presentamos hoy esta proposición no de ley porque estamos muy preocupados respecto a la finalización de unas obras que no se ve que acaben en los plazos que el Ministerio de Fomento fijó en su momento. En julio de 1996 el ministro de Fomento advertía que todos los tramos de las autovías Rías Baixas y Noroeste estarían concluidos en el año 1997, a excepción de los cinco tramos de Piedrafita. La realidad de hoy es bien tozuda y diferente a la que nos describían. Hoy mismo el Ministerio de Fomento ya establece otros calendarios de cara a la galería, hacen referencia a que las autovías estarán concluidas a finales de 1998, a excepción de los tramos de Piedrafita.

Pues bien, desempolvemos un poco esta historia para hacer algunas consideraciones. En el año 1996, cuando el Partido Popular asumió las responsabilidades del Gobierno, quedaban pendientes de licitar y contratar los cinco tramos de la autovía de Piedrafita, pero ya estaban los proyectos listos encima de la mesa para que dicha contratación se pudiera efectuar. Sorprendentemente, hemos per-

didado el año 1996 para la contratación y licitación de esa obra. Perdiendo el año 1996 para la contratación y licitación de esos tramos también se ha perdido el año 1997, porque en los presupuestos de 1997 sólo se consignaba una partida ridícula de 700 millones sobre una obra de más de 70.000 millones, es decir, escasamente el 1 por ciento, lo que nos indicaba que en ese año no iba a haber ninguna obra nueva en esos tramos.

Me dijeron que no nos preocupáramos de las partidas presupuestarias en el año 1997 porque esos tramos se empezarían a ejecutar. Y tan es así que el 31 de julio, en un acto que yo calificaría de bochornoso, en un espectáculo lamentable, el subsecretario del Ministerio de Fomento, acompañado del presidente de la Xunta, inaugura a bombo y platillo, con publicidad incluida en los medios de comunicación, las obras de la autovía del Noroeste en estos cinco tramos. ¡Oh, sorpresa! Contratan para ello cinco máquinas que tres días antes empiezan a sacar la zona verde sobre las montañas, pero, después de unos días de inaugurarse las obras, las máquinas contratadas al efecto desaparecen y hasta hoy no han vuelto al lugar. Como yo no quiero que mis palabras se las lleve el viento, las tengo documentadas con un acta notarial que refleja que durante el año 1997 no hubo obras nuevas en esos tramos, a pesar de la parafernalia y del montaje que hicieron con inauguración incluida. Claro está que estaban cercanas las elecciones de Galicia.

Más sorprendente resulta observar los presupuestos para el año 1998 para estos tramos. Los presupuestos para el año 1998, para una obra que el Ministerio dice que debería concluir en el año 1999/2000, sólo contemplan el 10 por ciento —7.000 y pico millones— del conjunto del volumen total de la obra. No entiende el Grupo Socialista cómo con una inversión presupuestada del 10 por ciento en los presupuestos de este año se puede cumplir la finalización de unas obras de finales de 1999 al año 2000, porque con este ritmo inversor tardarían aproximadamente 10 años en que se pudieran ejecutar. Seguramente aducen, como se hace en la enmienda que presenta el Grupo Popular, razones meteorológicas. Para las obras, igual las hay. Para la inauguración, ninguna razón meteorológica les asistía a los señores del Gobierno y del Partido Popular.

Señorías, queremos que se diga con claridad cuándo va a estar concluida la autovía del Noroeste. Queremos que se diga con claridad cuándo van a estar finalizados los tramos de Piedrafita. Queremos que se diga con claridad y que se despejen todas las incertidumbres. Porque cierto es que si estamos preocupados por la autovía del Noroeste no lo estamos menos por la autovía Rías Baixas, que también tendría que estar concluida, según el calendario del propio Ministerio de Fomento, en el año 1997. Pues bien, no se acabó en 1997 y seguramente tampoco estará lista en el año 1998, según el acuerdo alcanzado —como se trasladó a los medios de comunicación— entre el señor Fraga y el ministro de Fomento en una visita a Madrid el pasado día 3 de febrero, cuyo titular en medios de comunicación —leo la *Voz de Galicia*— dice: Fomento garantiza que las autovías a Madrid se finalizarán este año. Estamos hablando de 1998. A pesar de que eran obras contratadas y li-

citadas, este Gobierno no fue capaz de agilizar los problemas que existen en el desarrollo de estas obras, en el túnel de la Cañiza, en el tramo de Villa Bella-Requejo a su paso por Padornelo y la Canda, lo que nos puede situar, si se cumplen las perspectivas de informes técnicos, en que esta obra no esté concluida hasta bien entrado 1999. Señorías, en ambas autovías existen compromisos incumplidos y existe por otra parte, una cierta dosis de demagogia a la hora de trasladar a la sociedad cuestiones que el propio Gobierno sabe que no va a poder ejecutar por su negligencia para afrontar los retos y por la falta de voluntad política y presupuestaria, tal como se deduce de los presupuestos cuando estamos hablando de la autovía del Noroeste.

A mí nada me sorprende, porque hoy mismo tengo la evidencia de lo que está pasando. Una cosa es lo que dice el Gobierno en sus reuniones con la Xunta de Galicia y otras cosa es lo que dice en sus reuniones internas con los responsables del Partido Popular. De eso el señor Carreño seguramente sabrá, porque sabe el señor diputado del Partido Popular que en una reunión en la que él participó el ministro de Fomento le dijo claramente que en 1998 no iban a estar y puso un calendario bastante más amplio sobre las autovías del Noroeste. Si quiere le puedo trasladar la cita, la expresión exacta del ministro en esa reunión, tal y como me ha llegado, lo que pone en evidencia que una cosa es lo que predicán y otra cosa bien distinta sus propias intenciones. Espero que el señor Carreño nos desvele en su intervención el contenido de esa reunión, donde, por cierto, no solamente, se habló de las autovías del Noroeste sino también del ferrocarril con bastante preocupación para la sociedad gallega.

Concluyo, señor presidente. Cuando hoy presentamos esta proposición no de ley lo que pretendemos es que se fije un calendario definitivo. Ni siquiera queremos poner nosotros el calendario. No hemos puesto una fecha definitiva porque queríamos que fuese el propio Gobierno el que nos hiciese la indicación, por eso a este portavoz y al Grupo Socialista les sirve el calendario que el propio ministro de Fomento estableció con el presidente de la Xunta en su visita a Madrid el pasado día 3 de febrero, es decir, que todos los tramos estuvieran concluidos en 1998, a excepción de Piedrafita, cuya finalización sería para 1999. No entendemos cómo el Partido Popular nos presenta hoy una enmienda ambigua, sin fijar plazos ni calendarios, cuando en la reunión entre el Ministerio de Fomento y el presidente de la Xunta se fijó un calendario propio. Será porque no quieren verse abocados entre las contradicciones de lo que dice el ministro de Fomento en esas reuniones internas y la realidad de los compromisos que adquiere con el presidente de la Xunta. Concluyo, señor presidente, pidiéndole al Partido Popular que no desaire al presidente de la Xunta y a todos los gallegos y que, por lo tanto, vote nuestra proposición no ley con alguna enmienda oportuna que vamos a aceptar, que lo único que establece es el calendario, el compromiso del presidente de la Xunta con el Ministerio de Fomento.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley se han presentado dos enmiendas del Grupo Mixto, que en

realidad es una sola enmienda a los dos párrafos. Para su defensa tiene la palabra el señor Vázquez, del Grupo BNG.

El señor **VÁZQUEZ VÁZQUEZ** (don Guillermo): Estamos otra vez, efectivamente, discutiendo sobre el problema de las autovías de Galicia. Para empezar quisiera decir que las comunicaciones de Galicia con la meseta por autovía quedaron excluidas del primer plan de carreteras, es decir, el plan de autovías a nivel estatal no contemplaba la construcción de esta infraestructura básica para comunicar Galicia con una parte del exterior. Por cierto, conviene recordar que ese plan de carreteras, en su momento, mereció la aprobación mayoritaria de este Congreso. Las presiones internas de la sociedad y de los grupos políticos condujeron a la firma, en el año 1990, de un convenio entre la Xunta de Galicia y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por el que las autovías denominadas del Noroeste-Rías Baixas estarían concluidas en su totalidad en diciembre de 1995. Quiero dejar clara la fecha: diciembre de 1995. Como es obvio a estas alturas, nada menos que 2 años y 2 meses después de acabado el plazo previsto en el convenio, las autovías de Galicia ni por asomo están concluidas, faltan numerosos tramos por concluir, hay tramos parados como el túnel de la Cañiza y algunos, como los de Piedrafita ni se han iniciado. Por lo tanto, hubo un incumplimiento en los plazos acordados por el anterior Gobierno —quiero que esto también quede claro— y siguen incumpléndose los nuevos plazos de conclusión anunciados por el Gobierno actual. Estamos, pues, ante un problema político que se refiere a la importancia que las comunicaciones de Galicia merecen por parte de los sucesivos gobiernos centrales. Recientemente aparecía en un medio de comunicación que el actual ministro de Fomento prevé que las inversiones fundamentales en infraestructura se dediquen a la zona centro, en los 200 kilómetros que rodean Madrid. Igual esto tiene algo que ver.

Ésta es la realidad: las autovías de Galicia no se concluyen. Desde luego, a los gallegos de nada nos sirve que los anteriores y los nuevos responsables estén tirándose los trastos a la cabeza sobre quién tiene la responsabilidad. La realidad es la que es y Galicia está claramente discriminada en cuanto a dotaciones de infraestructuras varias. No solamente por las autovías de la meseta, sino porque sigue sin realizarse la conexión con el Cantábrico, sigue sin realizarse adecuadamente la conexión con Portugal, por no hablar del ferrocarril que simplemente está abandonado y sin perspectivas de mejora.

Evidente que no hay voluntad política por parte de este Gobierno de concluir con rapidez las obras ni de cumplir los plazos anunciados. Efectivamente, la enmienda del Grupo Popular a esta proposición no de ley propone que se inste al Gobierno a que se cumplan, en la medida de lo posible, la fecha de entrada en servicio comprometidas para distintos tramos de las autovías del Noroeste y las Rías Baixas. Esto quiere decir que no hay intención alguna de comprometerse a que se cumplan los plazos últimamente anunciados. Pero es que la justificación (lo digo con todo cariño, y incluso el diputado del Partido Popular que se encarga de defender esto estará de acuerdo conmigo en su

fuego interno) no es de recibo. No es de recibo imputar la no conclusión de las autovías gallegas en el plazo previsto a descubrimientos arqueológicos, a dificultades orográficas, geográficas, técnicas o meteorológicas. Me parece que es un insulto a la inteligencia de cualquier gallego. A lo mejor no tenemos autovías y fomentamos el turismo por otra vía, por la vía arqueológica. Francamente, a mí me parece que no es de recibo. Estamos en una situación muy grave. Las vías de comunicación, como ustedes saben, no garantizan el desarrollo económico de un territorio, pero sin vías de comunicación adecuadas este desarrollo es imposible y para un país periférico como Galicia la ausencia de estas infraestructuras nos está perjudicando gravemente desde el punto de vista económico.

Basta ya de demoras, basta ya de utilizar el tema de las autovías como un arma arrojadiza. Es necesario adoptar un compromiso serio, en este caso del Grupo Popular, para exigir al Gobierno que impulse de una vez la finalización urgente de las autovías gallegas, que no siga haciendo declaraciones de intenciones destinadas a adormecer las conciencias de los ciudadanos o simples declaraciones con compromisos que incumple sistemáticamente. Yo les pregunto a SS. SS. hasta cuándo creen ustedes que los ciudadanos gallegos pueden aguantar esta situación.

La proposición no de ley del Grupo Socialista es —desde nuestro punto de vista— absolutamente concreta y la enmendamos con el fin de darle contenido. El señor portavoz del Grupo Socialista acaba de decir que querían que el propio Gobierno pusiese el calendario y que por eso no fijaban los plazos. Yo siento decirle, señor Blanco, que efectivamente el Gobierno —éste y los anteriores— fijó calendarios a montones. El problema está en que precisamente se trae a debate el tema al Congreso de los Diputados para que éste inste al Gobierno a que cumpla algún plazo. Tal como está redactado el primer punto no dice nada porque proponer que no se sigan retrasando las fechas de entrada comprometidas para distintos tramos en este momento no es decir nada, porque la pregunta es comprometidas cuándo: ¿en 1990, en 1991, en 1992, en 1993, en 1994, en 1995, en 1996 en el año 1997? ¿Cuándo?

Compromisos públicos, desde luego, hubo muchos pero no se cumplió ninguno. En cuanto al segundo punto que se refiere a los tramos de Piedrafita, es también necesario fija un plazo de conclusión, porque aquí el problema está en que se inicien las obras de verdad. Usted hizo referencia, con muy buen criterio, al anuncio preelectoral pues las obras siguen sin iniciarse. Solicitamos, por tanto, que se inicien las obras, que se doten económicamente y que se concluyan de una vez por todas.

Nuestras enmiendas proponen también concretar estos plazos. La enmienda número 1 solicita que se modifique el punto 1 con el siguiente texto: Comprometerse a que los distintos tramos de las autovías del Noroeste y las Rías Baixas, excepto los tramos de Piedrafita, entren en servicio en diciembre de 1998. Con otra enmienda proponemos que el punto número 2 se redacte de la siguiente manera: Comprometerse a que los tramos de Piedrafita-autovía del Noroeste entren en servicio en diciembre del año 1999. Estas enmiendas del Bloque Nacionalista Galego solicitan que

se concluyan las obras en un plazo concreto, por cierto, plazos anunciados por el responsable del actual Ministerio, por el presidente de la Xunta y por su conselleiro de Obras Públicas. Esperamos que el portavoz del Grupo Socialista las acepte, en el caso de que esta proposición, con la inclusión de estas enmiendas, no sea apoyada por el Grupo Popular, quedará claro que la intención del Gobierno es volver a no cumplir lo comprometido, es decir, que en el año 1998 las autovías del Noroeste y Rías Baixas, excepto los tramos de Piedrafita, estén terminadas —por cierto, que con este plazo serían 3 años después del fijado inicialmente— y que en el año 2000 estén concluidos los tramos de Piedrafita. Señoras y señores diputados, que no es de recibo que esto no sea así. Galicia no merece el trato que le está dando el Gobierno central.

El señor **PRESIDENTE**: El Grupo Popular ha presentado una enmienda. Para su defensa y para fijar su posición en la proposición no de ley, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: Cuando hablaba el señor portavoz del Grupo Socialista de primera piedra de algún tramo de autovía, se estaba refiriendo a la inauguración por el señor Borrell de la primera piedra del tramo la Cañiza-Melón en la campaña electoral de unas elecciones generales. Primera piedra que tuvo sucesión en la segunda bastantes meses después. Y también me ha sorprendido —y no lo voy a calificar con palabras altisonantes, no voy a decir que ha sido espionaje— que haya manifestado opiniones y conocimiento de una reunión interna que, por propia definición de interna, seguirá siendo así para este diputado.

El calendario de finalización de las autovías de Galicia ha estado desde su origen muy condicionado por una hipótesis de partida falsa. Su cumplimiento era irrealizable. El convenio y el compromiso adquirido por el ministro socialista Borrell con Galicia en cuanto a plazos de ejecución de las autovías era irrealizable y seguía siéndolo el 3 de marzo de 1996. Irrealizable. Comprometerse a redactar los estudios informativos, los proyectos, hacer las expropiaciones y ejecutar las obras en 4, 5 ó 6 anualidades era desconocer la importancia de la obra, la importancia técnica, la importancia económica, era desconocer la realidad topográfica, la realidad geológica, la Galicia minifundista. Y ello sin añadir dificultades de otro tipo, por ejemplo, los yacimientos arqueológicos, que no son una broma, porque ha supuesto un retraso de un año resolver los problemas derivados del descubrimiento de un yacimiento arqueológico, como ha ocurrido en otro tramo de la autovía de la Comunidad de Castilla y León, en la provincia de Zamora. Pero ha habido otros temas técnicos imprevisibles como es el hundimiento y creación de auténticos ríos en los dos túneles de la Cañiza.

La comisión mixta Fomento/Xunta de Galicia de seguimiento de los proyectos y obras de las dos autovías, Benavente-Lugo-A Coruña y Benavente-Ourense-Vigo, se ha reunido tanto con el Gobierno Socialista como con el Gobierno actual del PP con periodicidad. Con aquel Gobierno

Socialista hubo la máxima comprensión por parte no sólo de la Xunta, sino también de los afectados por expropiaciones, reposición de servidumbres y obras. Todavía ahora están pendientes de abono expropiaciones realizadas en los años 1993, 1994, 1995 y principios de 1996; se han habilitado presupuestos para abonarlas dentro de los presupuestos de 1998. También hubo comprensión con el retraso en la aprobación de los proyectos de los cinco tramos del puerto de Piedrafita, que condicionaban la conclusión de la autovía del Norte, puesto que el plazo necesario para realizar esa importante obra, la más importante obra pública en este momento en España hasta que se empiece seriamente el AVE, que la superará, era de tres anualidades. Afortunadamente, ese parón se solucionó y hoy están iniciadas las obras de Piedrafita. Hay un aspecto técnico importante y es que están estudiándose modificados de trazado tanto de la longitud de los túneles como del trazado en planta y en alzado de la autovía en ese tramo, para, una vez alcanzado un acuerdo con las empresas adjudicatarias y la Administración, iniciar las obras con un ritmo que permitirá terminar las obras del tramo de Piedrafita a finales del año 2000.

En cuanto al tramo de la autovía Rías Baixas, salvo imprevistos (y no se pueden olvidar los imprevistos, no es un 2 y 2, 4; la realización y ejecución de una obra pública importante no es una matemática exacta; las previsiones de apertura al tráfico son previsiones, no puede darse una seguridad o una certeza), la apertura al tráfico de la autovía en el tramo Rías Baixas se hará en diciembre de 1998 en su totalidad. A fecha de hoy, hay un total de kilómetros en servicio de 90,4, en la autovía del Noroeste hay 126,4 y todos estos plazos se han revisado en la reunión de la última comisión mixta de seguimiento Xunta/Ministerio de Fomento, este mismo mes de febrero.

Por ello, como quiera que el esfuerzo máximo necesario para realizar una gran obra vital para Galicia se está llevando a cabo, es por lo que no podemos aceptar la proposición no de ley ni la enmienda del Grupo Mixto, porque fijar un calendario para la finalización de la autovía del Noroeste en diciembre de 1999 es sencillamente imposible, sencillamente irrealizable y no utópico. Por tanto, proponemos esta enmienda que es la que permite, siempre que no haya causas imprevistas —con ese matiz que califican de irónico— que se cumplan en la medida de lo posible. Así es, lo queramos o no.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Algún grupo desea intervenir? (**Pausa.**) Señor Blanco, tiene usted la palabra para manifestar su aceptación o no de las enmiendas; le recuerdo, como ya es costumbre, que es para eso, no para establecer un turno de réplica.

El señor **BLANCO LÓPEZ:** Señor presidente, he tomado nota de algunas reflexiones que se hicieron aquí y creo que la enmienda que presenta el Bloque Nacionalista Galego a la proposición no de ley se ajusta al calendario establecido entre el Ministerio de Fomento y el presidente de la Xunta. Por lo tanto, la acepto. Pero hago una consideración, al hilo de las palabras del señor Carreño, que

también es una propuesta; yo no tendría inconveniente en aceptar lo que plantea el señor Carreño como resolución y, por tanto, propongo una enmienda transaccional sobre el segundo punto que dijera que a finales de 1999 también estaría concluida Piedrafita, es decir, en 1998 todas y a finales de 1999 Piedrafita, que es lo que acaba de decir. Ha dicho que todas estarán en 1998 y Piedrafita en el 2000 o a finales de 1999. Le acepto el reto y, por lo tanto, que haya un compromiso de esta Cámara.

El señor **PRESIDENTE:** Por lo que veo, se aceptan las enmiendas del Grupo Mixto y ofrece el señor Blanco una transaccional a la del Grupo Popular. Para contestar a esa propuesta, tiene la palabra el señor Carreño.

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA:** Ha malentendido la fecha y la afirmación que he hecho. La afirmación que he hecho es que es irrealizable concluir el 31 de diciembre de 1999 los cinco tramos de Piedrafita. Sencillamente irrealizable e imposible. Por lo tanto, no podemos decir sí a una enmienda del Bloque que parece que apoya el Grupo Socialista, porque es imposible terminar la obra el 31 de diciembre de 1999.

El señor **PRESIDENTE:** Con lo cual, la proposición no de ley queda formulada por el Grupo Socialista con las dos enmiendas incluidas en una del Grupo Mixto.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A DESARROLLAR EL PROYECTO PARA UNIR MEDIANTE UNA LÍNEA DE VELOCIDAD ALTA LAS CIUDADES DE CÓRDOBA Y MÁLAGA, QUE CONECTARÍA CON LA LÍNEA DEL AVE MADRID-CÓRDOBA-SEVILLA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000402).**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la tercera proposición no de ley, de la que es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. A su propia proposición no de ley, sin duda por el tiempo transcurrido, ha añadido una enmienda el Grupo Federal de Izquierda Unida. Por lo tanto, para defensa de la proposición no de ley y de la enmienda que han presentado, tiene la palabra el señor Centella.

El señor **CENTELLA GÓMEZ:** Efectivamente, nuestro grupo presentó la iniciativa que hoy discutimos en febrero del año 1997, y la presentamos con la intención de propiciar un debate sereno y riguroso sobre las necesidades ferroviarias de la provincia malagueña, debate en el que pretendíamos que no se descartase de principio ninguna posibilidad. Sin embargo, desde la presentación de esta iniciativa, hace ya un año, mucho ha llovido sobre esta cuestión y eso nos ha llevado a concretar los objetivos de nuestra iniciativa en una enmienda, porque si algo ha quedado claro en este año de debate es la necesidad de relacionar la comunicación Málaga-Madrid con otra serie de

inversiones que también necesita la red ferroviaria de la provincia malagueña para recuperar años de abandono. **(La señora vicepresidenta, Heras Pablo, ocupa la Presidencia.)**

Quisiera empezar dejando algunos temas claros, porque ha habido muchas informaciones confusas que se han mezclado. En concreto, yo quisiera recordar que, según documentación oficial de la Unión Europea, en la lista de proyectos adoptados por el Consejo Europeo de Hesse, los días 9 y 10 de diciembre de 1994, aparecen en el apartado tres, con denominación de Tren de Alta Velocidad Sur, solamente dos proyectos: el de Madrid-Barcelona-Montpellier y el de Madrid-Vitoria-Dax; nada se dice en este documento de la posible línea Madrid-Córdoba-Málaga. También quisiera recordar que en el diario oficial de la Unión Europea del 9 de septiembre de 1996 aparece, ahí sí, en un mapa la línea Córdoba-Málaga, y aparece como una línea planificada para su acondicionamiento para la alta velocidad, explicando después en documento adjunto que estas líneas especialmente acondicionadas para la alta velocidad están equipadas para velocidades del orden de unos 200 kilómetros por hora, a diferencia de la que también viene señalada como construida especialmente para la alta velocidad, que estaría equipada para velocidades de 250 kilómetros por hora. Por lo tanto, es evidente que la Unión Europea no contemplaba en 1994 ninguna línea de alta velocidad entre Córdoba y Málaga, y también lo es que para la Unión Europea tanto las velocidades de 200 kilómetros por hora como las de 250 son ambas entendidas como de alta velocidad, sin entrar en otras consideraciones en las que, al parecer, sí hemos entrado en España. Por lo tanto, nuestra argumentación para la velocidad alta debe entenderse dentro del marco de los acuerdos que la Unión Europea establece para la alta velocidad.

Dicho esto, con toda sinceridad, nuestras prioridades están básicamente centradas en resolver los problemas de la red ferroviaria de la provincia malagueña. Por tanto, el punto de partida debe ser el estudio de las necesidades a cubrir y hacerlo con una serie de objetivos que van desde el envío de mercancías, señalando en este sentido la importancia de unir los puertos de Algeciras y de Málaga, o también la posibilidad de desarrollar la estación de Bobadilla como una estación intermodal de mercancías que diese cobertura a toda Andalucía oriental.

Todos hemos coincidido en el objetivo de conseguir mejorar las comunicaciones ferroviarias entre Málaga y Córdoba o, lo que es lo mismo, entre Málaga y Madrid, conectando también con Europa; mejorarlas para situar a la Costa del Sol malagueña en contacto con los posibles turistas potenciales que podrían venir desde España y del resto de Europa a través de esta nueva comunicación rápida entre Málaga y Madrid.

Por lo tanto, hay dos opciones, fundamentalmente, presentadas a debate: una, la construcción de un corredor exclusivo para la alta velocidad entre Córdoba y Málaga. Este corredor, según datos facilitados tanto por la Junta de Andalucía como por el Gobierno central, tendría un coste de 230.000 millones, siempre que esta cifra al final no sufriese desviaciones como las que sufrió la construcción del

AVE Madrid-Sevilla. También es evidente que implicaría un serio daño ecológico y que aislaría amplias comarcas de Córdoba y de Málaga, porque nadie explica, cuando se defienden otras posturas, qué paradas habría entre Málaga y Córdoba, porque está claro que Puente Genil, Bobadilla, Montilla, por poner algún ejemplo, son paradas incompatibles entre sí. Esta solución plantea un ahorro de tiempo que sería en torno a los 85 minutos por trayecto.

Hay una segunda alternativa que nosotros hemos querido introducir en el debate y que, tenemos que reconocer, no ha sido hasta el momento valorada, que es la que se propone en nuestra iniciativa y que plantea mejorar el trayecto sin modificar el ancho de vía. Con esta propuesta se podrían alcanzar velocidades entre 200 y 220 kilómetros por hora. Esta actuación tendría un coste que no llegaría a los 60.000 millones de pesetas y reduciría en torno a 70 ó 75 minutos el trayecto; es decir, Málaga se situaría de Madrid a menos de tres horas y estaría conectada en una línea de alta velocidad con el resto de Europa. Esta opción supondría un ahorro de más de 160.000 millones de pesetas que se podrían invertir en otras actuaciones que nuestra red ferroviaria necesita. Pero es que, además, el mantenimiento del actual ancho de vía permitiría la circulación por ella de trenes de mercancías y de cercanías, porque el único objetivo no puede ser, aunque es importante, reducir el tiempo de viaje entre Málaga y Madrid.

Hemos presentado una enmienda a nuestra moción porque para nosotros apostar por la velocidad alta va también íntimamente interrelacionado con que en los próximos Presupuestos Generales del Estado se recojan actuaciones tan importantes como, por ejemplo, la prolongación de la línea férrea hasta Algeciras. Por cierto que en la actualidad el Talgo desde Madrid llega hasta Fuengirola y Torremolinos, y, de prolongarse la vía hasta Algeciras, podría también llegar a poblaciones como Marbella y Estepona, cosa que con el AVE es evidente que sería descartado porque, señorías, demagogias aparte, el AVE, de construirse, significaría no solamente el final de la estación de Bobadilla, tal y como tiene ahora sentido, sino, por supuesto, la imposibilidad de conectar la Costa del Sol por ferrocarril con Madrid y con Estepona, ¿o es que alguien se plantea prolongar la vía del AVE hasta Algeciras? Actualmente llega el Talgo hasta Fuengirola, si el AVE llegase hasta Málaga, el Talgo ya no podría llegar hasta Fuengirola porque evidentemente no habría línea de Talgo entre Málaga y Madrid. Por lo tanto, demagogias aparte (porque ha habido alcaldes de la Costa del Sol que han dicho que el AVE iba a llegar a Benalmádena o que iba a llegar a otras localidades; evidentemente, el AVE llegaría solamente hasta Málaga), con nuestra alternativa, el Talgo puede llegar, actualmente, hasta Torremolinos y Fuengirola, y en un futuro, espere-mos que próximo, hasta Marbella y Estepona. Que nadie piense que el turista que viene de Europa o que viene de Madrid se va a Málaga capital; el turista se va a la Costa del Sol, y la Costa del Sol, por AVE, no estaría comunicada, mientras que manteniendo el actual ancho de vía Marbella podría estar conectada en menos de tres horas y Estepona en algo más de tres horas con Madrid y, repito, con el resto de Europa. Por lo tanto, nuestra propuesta, de

ser aprobada, permitiría hacer compatible la reducción del tiempo de viaje Málaga-Madrid a menos de tres horas con la prolongación del ferrocarril por la Costa del Sol, situaría a Estepona y Marbella a tres horas, aproximadamente, de Madrid, y además podríamos plantear la posibilidad del aprovechamiento de la estación de Bobadilla y la mejora de servicio de mercancías del área metropolitana de Málaga. Evidentemente, si se hace el pasillo exclusivo para el AVE, también los trenes de cercanías se verían mermados, porque nadie pensará que por ese pasillo van a circular trenes de cercanías.

En consecuencia, al pedir el voto afirmativo para esta iniciativa, lo hacemos para un proyecto que, aparte de tener un menor impacto medioambiental, también significaría poder unir por ferrocarril rápido —repito, en menos de tres horas— el litoral malagueño con Madrid, y abriría las puertas al turismo europeo con un coste que además permitiría afrontar, con la misma inversión que lo que costaría el pasillo AVE, otras actuaciones que también proponemos. Esta iniciativa permite, en definitiva, que se garanticen las prestaciones de calidad y de tiempo deseadas sin condicionarlas a un proyecto que cada día es más evidente que no se va a llevar a cabo. Pero, claro, un punto determinante de nuestra propuesta es que, de ser aprobada, comprometería al Gobierno para que los Presupuestos Generales de 1999 no fueran tan raquíticos en inversiones ferroviarias para la provincia malagueña como lo han sido los presupuestos de este año y de años anteriores.

Nosotros creemos que, de un debate riguroso, de un debate sereno, de un debate en el que se sitúe el objetivo central, que no es otro que conectar Málaga-Madrid en menos de tres horas, hay que concluir que nuestra alternativa es más ecológica, más económica y que permitiría conectar la Costa del Sol —hoy por hoy, la principal industria malagueña— también a este proyecto, algo que el proyecto exclusivo del AVE impide.

Termino pidiendo el voto favorable y reclamando, sobre todo, seriedad y rigurosidad en este debate.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Hay una enmienda a esta proposición presentada por el Grupo Popular. Para su defensa, tiene la palabra el señor Caneda.

El señor **CANEDA MORALES**: Entiendo que ahora sólo defiende la enmienda y, posteriormente, tomaré la palabra para defender la posición de mi grupo.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Puede hacer las dos cosas al mismo tiempo. Fije la posición al tiempo que defiende su enmienda.

El señor **CANEDA MORALES**: Realmente, es difícil tomar una posición después de ver la enmienda que a última hora ha presentado Izquierda Unida, pues rompe todos los esquemas de lo que era en sí la proposición. Por eso decía que eran cosas absolutamente distintas.

Hemos convertido un punto concreto en una proposición genérica sobre el voluntarismo ferroviario posible en los próximos años en la provincia de Málaga. Probable-

mente, en casi todo estaríamos de acuerdo, pero, dentro de esa rigurosidad que el portavoz nos ha pedido, no nos parece lo más riguroso y lo más serio hacerlo en diez minutos sobre una cosa tan amplia. En consecuencia, nos vemos forzados a no poder debatir seriamente un tema en el que no se da tiempo para hacer un estudio como se merece el asunto.

La enmienda que nosotros presentábamos lo era a la proposición, para que se haga expresamente el estudio de este proyecto que pide. ¿Por qué? Porque esto sí que nos parece sensato. Nosotros estamos involucrados, peleando e intentando que el tren de alta velocidad llegue a Málaga. Es cierto que no se puede hacer en diez minutos, como si de un microondas se tratara. La Junta de Andalucía está haciendo un estudio, a lo cual se comprometió, pero, paralelamente, vemos sensato hacer otros estudios, puesto que Izquierda Unida plantea una posible alternativa. Bien, las dos cosas deberían de hacerse y todas las puertas tienen que quedar abiertas, abiertas a un tema que tiene en sí una objetividad innegable, objetividad que le viene de que el estado del ferrocarril Málaga-Córdoba es desastroso, es antiquísimo, a pesar de que es un corredor de alta intensidad, es un corredor principal dentro de España y que además tiene una gran potencialidad de crecimiento. Que hay que mejorarlo está claro, está claro y lo estaba, puesto que en los planes primarios de la Unión Europea para hacer una línea de alta velocidad a la costa del sur figuraba Málaga fue una decisión política la que lo suprimió, pero era a Málaga donde tenía que haber llegado por su volumen y corredor. Igualmente, en el contrato-programa que Renfe tenía en la década de los ochenta, una de las prioridades era la de mejorar este corredor Málaga-Córdoba, naturalmente, porque así lo estimaba. Pero, aunque sea tarde, esto hay que hacerlo, y lo único que hace es engordar la razón de esta mejora ferroviaria. Cuando se quiere hacer una inversión ferroviaria, hay que decir el porqué, y es verdad que este del AVE es uno de los debates probablemente más demagógicos, con más medias mentiras y con más mentiras completas que se ha vivido en Andalucía. Cuando se hace una inversión ferroviaria hay que ver por qué se hace, la intensidad de tráfico que hay en ese corredor, los usos alternativos, y entonces veríamos si se quiere competir con carretera, cosa que, después de las mejoras del último año, ya se hace, al tardar 4 horas y 20 minutos Madrid-Málaga, y el siguiente paso que justifica la inversión sería competir con el avión. Competir con la carretera, como en este momento se hace, porque se tarda 4 horas y 20 minutos, dos de las cuales se invierten Madrid-Córdoba, 400 kilómetros, 20 minutos de cambio de vía más dos horas que se tardan en los últimos 190 kilómetros, Córdoba-Málaga. ¿Se puede abreviar y hacerlo competitivo con el avión? ¿Qué es ser competitivo con el avión? Alrededor de tres horas. Si se plantean la posibilidad de hacer una inversión, la que sea, para que esto sea competitivo, se tiene que estudiar, y desde ese punto de vista estamos de acuerdo. Hay que hacer todos los estudios, los que se están haciendo y los que se tengan que hacer, para que con la mayor rapidez posible tengamos una línea competitiva que dé buen servicio y que sirva al ma-

por número posible de ciudadanos. Con todo ese conjunto de razones que justifican una inversión pública estamos de acuerdo. Fíjese, aunque estamos defendiendo el AVE a capa y espada, abundando más en su razonamiento y después de estudiarlo mucho, por pura lógica nos damos cuenta de que el ahorro en tiempo es inversamente proporcional al incremento en velocidad; es decir, que si de 60 a 140 se ahorran dos horas en un trayecto de 200 kilómetros, sin embargo, de 220 a 300 sólo se ahorran 15 minutos. Entonces, como eso es lógico y matemático, se tienen que hacer todos los estudios posibles para ver cómo se puede obtener más rentabilidad de la peseta pública. Pues bien, háganse todos los estudios. Pero si en ese punto estábamos de acuerdo, señores de Izquierda Unida, no podemos estarlo en hacer en diez minutos un debate sobre todas las inversiones posibles, planteando 6 puntos adicionales a última hora sobre los que no podemos fijar nuestra posición con el mínimo rigor. En consecuencia, a su proposición votaremos que no.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): ¿Grupos que desean fijar posición? (**Pausa.**)

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra la señora Alberdi.

La señora **ALBERDI ALONSO**: Nos vamos a oponer a la proposición no de ley de Izquierda Unida y, desde luego, también a su enmienda, que viene a plantear todo un proyecto de infraestructuras ferroviarias en la provincia de Málaga, yo diría, con todos los respetos, que sin mucha fundamentación ni orden de prioridades y mezclando un tipo de obras con otras, como puede ser la nueva estación de ferrocarril de la ciudad de Málaga. Del mismo modo, nos vamos a oponer a la enmienda de modificación que ha propuesto el Grupo Popular, que además es representativa de lo que es la confusión, de lo que son los cambios de criterio y de lo que es, desde luego, un despilfarro. Porque si está diciendo el Partido Popular (en teoría, desde luego porque no en la práctica) que defiende el tren de alta velocidad, difícilmente esa defensa es cierta cuando se ven las supuestas ventajas de otra alternativa. ¡Vaya forma de defender el tren de alta velocidad! Por tanto, nos vamos a oponer.

Da la casualidad de que hoy, 26 de febrero, se cumple un año desde que el ministro de Fomento en el Senado dio luz verde al proyecto de un tren de alta velocidad Córdoba-Málaga, a preguntas de un diputado socialista por Málaga. A partir de ese momento, a partir de aquel 26 de febrero, se generaron unas expectativas en Málaga, en todos los ámbitos de influencia de la sociedad malagueña, en los medios de difusión, entre los empresarios, que incluso manifestaron su apoyo decidido a este proyecto. Como consecuencia de ello, el 30 de abril, el ministro de Fomento y el presidente de la Junta de Andalucía se reunieron expresamente para tratar de la necesidad de poner en marcha el AVE Córdoba-Málaga, para optimizar la actual línea Sevilla-Madrid, y también con la intención de incluirla en el vigente marco comunitario de apoyo, de tal modo que se construyera antes de finalizar 1999. En esa reunión, el ministro de

Fomento le pidió al presidente de la Junta de Andalucía que la Junta se hiciera cargo de todo lo relativo al estudio informativo, al impacto medioambiental, a la financiación del proyecto, y así se quedó. La Junta ha cumplido su compromiso. El Gobierno de la nación dijo que haría una declaración de intenciones, comprometiéndose a la programación del AVE Málaga-Córdoba dentro del marco comunitario de apoyo, bien fuera el marco comunitario de apoyo para 1999 o el marco comunitario de apoyo a partir del año 2000. Pero esas enormes expectativas fueron frustradas, y como un jarro de agua fría cayó la carta del ministro de Fomento, dirigida el pasado mes de julio al presidente de la Junta de Andalucía, el 31 de julio de 1997, diciendo que no se iba a incluir el AVE Córdoba-Málaga en el actual marco comunitario de apoyo, alegando la inexistencia de fondos disponibles; en contra, desde luego, de los criterios de la Junta, que sí que hemos creído, y tenemos datos para saber que sí que hay fondos en ese marco comunitario de apoyo. Pero es que además en dicha carta, el ministro de Fomento ni tan siquiera se comprometía a la conclusión del AVE Córdoba-Málaga en el próximo marco comunitario de apoyo a partir del año 2000. Esta contestación del Gobierno, dando marcha atrás sobre sus propios compromisos asumidos en la reunión de 30 de abril con el presidente de la Junta de Andalucía, sumió, desde luego, a toda la provincia de Málaga, a Málaga capital, a toda la sociedad malagueña, en un enorme debate y, desde luego, en una enorme decepción y frustración teniendo en cuenta las expectativas que el propio Gobierno de la nación había generado en este tema.

Promesas incumplidas, contradicciones, confusión, falta de prioridades, eso es lo que estamos viendo en la forma de actuar del Gobierno del PP, en concreto en las infraestructuras. Incluso, el ministro de Trabajo, Arenas, en algunas comparecencias públicas, apostó decididamente por el AVE. Ésas son las contradicciones; la propia alcaldesa de Málaga, la señora Villalobos, dijo que si no iba el AVE (de alta velocidad, no de velocidad alta, como pretende Izquierda Unida) a Málaga, no se volvería a presentar en las elecciones de 1999 para la alcaldía de Málaga: esto sí que son contradicciones, esto es no saber las prioridades, esto es tener una absoluta confusión sobre lo que hoy que hacer como Gobierno. Cuando llegaron los presupuestos de 1998 vimos, en efecto, que se cumplía lo que dijo el ministro en su carta de julio, a pesar de las declaraciones de Villalobos y Arenas en Málaga, cuando iban allí, no cuando están aquí, en Madrid: ninguna cantidad para esta línea de alta velocidad en los presupuestos de 1998. El Grupo Parlamentario Socialista planteó una serie de enmiendas que fueron todas rechazadas por el Grupo Parlamentario Popular.

Por tanto, un año después de ese 26 de febrero de 1997, cuando dijo el ministro de Fomento en el Senado que hablaríamos dentro de un año, cuando estuvieran realizados los informes y cuando la Junta hubiera cumplido, vemos que el Gobierno ha fallado una vez más. ¿Qué fue del acuerdo que iba a firmar el ministro con el presidente de la Junta de Andalucía? ¿Qué fue de ese acuerdo para el seguimiento del proyecto y ejecución del tren de alta veloci-

dad Córdoba-Málaga? Una vez más, demagogia y medias verdades, pero por parte del Gobierno y por parte del grupo parlamentario del Partido Popular.

Se nos ha acusado a veces de despilfarro. Proponer ahora, como pretende la enmienda de modificación del Grupo Parlamentario Popular, hacer un nuevo estudio informativo y del proyecto de la velocidad alta, cuando tenemos ya hechos esos estudios, de acuerdo con el compromiso que asumió la Junta, para la alta velocidad, es desde luego un despilfarro, pero en este caso manifiesto y evidente, y sobre todo crea confusión y no determina claramente las prioridades y la defensa del tren de alta velocidad. Hemos visto en el representante del Partido Popular esa duda, esa alternativa. El hecho cierto es que ahora tendrán que responder allí los representantes que asumieron ese compromiso, tendrán que responder ante la sociedad malagueña por esta confusión, por esa falta de seguridad y de criterio a la hora de determinar las prioridades políticas, que para eso estamos los responsables públicos y, sobre todo, el Gobierno, que hoy tiene la responsabilidad de determinarlas.

Por tanto, señora presidenta, vamos a votar en contra y vamos a proponer *in voce* una enmienda alternativa, que sería de sustitución y que diría: Uno. Instar al Gobierno a que se comprometa a incluir en la programación del actual marco comunitario de apoyo, vigente hasta 1999, tanto la cofinanciación necesaria para la elaboración del proyecto, como la suficiente que garantice el inicio de las obras AVE Málaga-Córdoba antes de que finalice 1999.

Dos. Instar al Gobierno a que se comprometa formalmente a incluir en la programación del próximo marco comunitario de apoyo, vigente a partir del año 2000, la cofinanciación necesaria para continuar y finalizar las obras del AVE Málaga-Córdoba.

Tres. Instar al Gobierno a que se cree una comisión de carácter paritario, compuesta por representantes del Ministerio de Fomento y de la Junta de Andalucía, para llevar a cabo un seguimiento de todo lo relacionado con el proyecto y ejecución del tren de alta velocidad Córdoba-Málaga.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): El portavoz de Izquierda Unida tiene que pronunciarse sobre si acepta la enmienda del Grupo Popular, e inclusive si acepta la enmienda transaccional, más que *in voce*, que le propone la señora Alberdi.

El señor **CENTELLA GÓMEZ**: Y también sobre si aceptamos la enmienda que propone el grupo de Izquierda Unida, que es otra enmienda presentada. Atendiendo a las argumentaciones del debate, nosotros vamos a intentar redactar una enmienda transaccional que una todos los argumentos dados y que presentaremos a los grupos antes de la votación. Por tanto, trasladamos a ese momento nuestro pronunciamiento sobre la aceptación o no de las enmiendas.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): De acuerdo, muchas gracias.

— **SOBRE LA NECESIDAD DE ACOMETER LA AMPLIACIÓN Y MEJORA DE LA CARRETERA N-240, EN EL TRAMO TARRAGONA-VALLS-MONTBLANC. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000444).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Pasamos a los puntos números 4 y 5, que van a tramitarse conjuntamente.

Tiene la palabra el representante del Grupo Socialista, señor Pérez de Tudela, para defender la primera proposición.

El señor **PÉREZ DE TUDELA MOLINA**: Señora presidenta, señoras y señores diputados, muy buenos días. La verdad es que, vista la experiencia en las propuestas de enmienda que habíamos presentado en los distintos presupuestos, no tenía demasiadas esperanzas de que esta proposición pudiera prosperar, pero tengo que felicitar y felicitar a todos los que han hecho posible que se llegue a un acuerdo para poder dar una solución al problema que hay en la carretera N-240, en el tramo entre Tarragona y Valls, que es uno de los tramos de la carretera nacional peor tratados, a pesar de que en estas dos últimas semanas se le ha dado un lavado de cara, tapando lo que más que baches eran ya socavones, algo realmente muy peligroso. En estos momentos, es verdad que se ha hecho un pintado de asfalto en la carretera, y por lo menos tenemos esa peligrosidad separada, pero no nos hemos evitado todavía otras circunstancias como la densidad que tiene esta carretera.

Si hablamos de su situación geográfica, vemos que es un punto del litoral en la Península, un punto de alto nivel de recepción de circulación tanto del norte de la Península como del centro; es una de las partes importantes en lo que a turismo se refiere, tanto interior como exterior y, por lo tanto, las infraestructuras son realmente un tema a considerar. Su zona de influencia puede separarse en dos sentidos, uno, la influencia exterior desde el punto de vista tanto turístico como de actividad industrial, el trasiego de mercancías que hay, especialmente teniendo en cuenta que tenemos toda una gran industria petroquímica en la zona que pivota exclusivamente sobre la carretera N-240, y el triángulo de desarrollo que es el eje Reus-Tarragona-Valls, que de una forma clara y directa es el segundo polo de desarrollo de Cataluña. Por lo tanto, vale la pena considerar cuáles son las necesidades reales.

Tiene distintos tipos de servicio, por una parte, el propio servicio de comunicación entre los ciudadanos de la zona para poderse trasladar de unos núcleos a otros, de un puesto de trabajo a otro. Por otra, el servicio turístico. Hay que tener en cuenta que uno de los puntos de mayor atracción desde el punto de vista turístico como es el parque temático, está en la zona de influencia de este triángulo. Y finalmente, tenemos toda la parte industrial, con la industria petroquímica y el puerto de Tarragona. Como decía, es un triángulo de desarrollo importante, pero esto conlleva un trasiego muy grande de mercancías (especialmente, de ma-

terias peligrosas, debido a la industria petroquímica) que están pivotando sobre esta N-240 que, por no tener, no tiene ni arceles. Por este tipo de servicio que presta es por lo que necesita una solución para hoy mismo, no para el futuro, sino para hoy mismo. Como les decía, su estado es de insuficiencia por la densidad, por la peligrosidad, por las materias que transitan por esta carretera y por el dimensionado: tiene sólo dos carriles, sin arcén y con cruces a la izquierda. Es una obra pendiente, prevista en planes de actuación, en planes de urgencia, que, por una serie de obstáculos que hubo en los momentos en los que se podía acometer su realización, quedó pospuesta.

La solución que nosotros planteamos es el desdoblamiento de esta carretera, dando respuesta a la urgencia y a las cuestiones medioambientales, ya que representa un mayor respeto por el territorio y menor trituración, además de una economía de costes en la realización de las obras y una cuestión de oportunidad. La propuesta conlleva la variante en la ciudad de Valls, la que se ha dado en llamar variante sudoeste. En estos momentos, la variante pasa por una serie de núcleos de población en los que hay una gran densidad de tráfico, una situación difícil de sostener y peligrosa, por lo que en la proposición se incluye también la variante en la ciudad de Valls.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A QUE EJECUTE LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIARIA DE DESDOBLAMIENTO DE LA CARRETERA N-240 EN EL TRAMO COMPRENDIDO ENTRE LAS CIUDADES DE TARRAGONA Y VALLS (TARRAGONA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000569).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Para defender su proposición no de ley, tiene la palabra el señor Fernández, por el Grupo de Izquierda Unida.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Estamos ante dos iniciativas muy similares, la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista y la que presenta Izquierda Unida. Yo no quisiera ser reiterativo en cuanto a los argumentos empleados para defender la necesidad de promover el desdoblamiento de la N-240 en el tramo comprendido entre Tarragona y Valls, porque el portavoz socialista ya ha señalado cuáles son las deficiencias. No obstante, tengo que hacer referencia a la fuerte implantación industrial y turística de la zona, lo que provoca que esta carretera esté, normalmente, saturada y sea peligrosa para la circulación, peligrosidad incrementada, como he dicho anteriormente, por la circulación de mercancías peligrosas. Nosotros consideramos que el factor de seguridad debe de primar por encima de cuestiones presupuestarias, y de ahí deriva la necesidad de que hoy, en esta Comisión, salga una propuesta que dé una verdadera solución a esta carretera. Hay que tener en cuenta que ya en el programa de carreteras 1993-1995 se contemplaba el plantear una alternativa

para solucionar este tramo de carretera, programa que se ha ido incumpliendo a través de los años. Yo creo que es necesario, como ha dicho también el portavoz socialista, que hoy salga de aquí una propuesta consensuada, con la cual nosotros estaremos de acuerdo.

En la proposición Izquierda Unida ha tenido en cuenta el acuerdo del pleno del Ayuntamiento de Tarragona del 2 de noviembre de 1993, y también estamos por que se cumpla este acuerdo. Por tanto, nosotros manifestamos nuestra voluntad de que los puntos uno y dos de nuestra proposición no de ley sean subsumidos en un acuerdo ya consensuado entre distintos grupos, y no me resta más que felicitar a los grupos que hemos participado en esta solución con el afán único de que se solucione esta problemática.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): A las dos proposiciones no de ley se han presentado dos enmiendas por el Grupo Popular. Para su defensa y fijación de posición, tiene la palabra el señor Ricomá.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: En principio quiero anunciar que el Grupo Parlamentario Popular retira las dos enmiendas que tiene presentadas, dado el texto consensuado que unifica las dos proposiciones no de ley al que se ha llegado previamente a este debate. En consecuencia, paso a fijar nuestra posición.

Las dos proposiciones que debatimos, ahora reducidas a una no de ley, van, evidentemente, por la vía del acuerdo, y los dos grupos proponentes coinciden en calificar de deplorable el estado en que se encuentra la N-240 en el tramo comprendido entre Tarragona, en el acceso de la autopista A-7, y el municipio de Valls. En consecuencia, estamos de acuerdo en la necesidad de actuar en ella, a fin de adecuarla a lo que en nuestros tiempos debe entenderse por una carretera nacional, que además, en su caso, se convierte en un vial de comunicación de primer orden, dadas las circunstancias turísticas y económicas que confluyen en su zona de influencia y sobre las que no me extenderé, pues quedan bien detalladas ya en las exposiciones de motivos de las dos proposiciones no de ley.

Del desdoblamiento de la nacional 240 entre Tarragona y Valls hace muchos años que se habla. Creo recordar que el primer proyecto aprobado data de 1988; han pasado, por tanto, casi diez años, en la inmensa mayoría de los cuales, las responsabilidades de gobierno no recaían, precisamente, en el partido que en estos momentos está gobernando nuestro país. Lástima que sea ahora y no antes cuando uno de los grupos proponentes, el Grupo Socialista, se acuerde del estado de salud en el que se encuentra la carretera en cuestión. Digo lástima, porque si el celo puesto en actuar como oposición responsable lo hubieran adelantado, ejerciendo también como Gobierno responsable en su época, con toda seguridad ahora estaríamos hablando de otras infraestructuras, porque los conductores habituales de la zona estarían desplazándose sin los problemas de seguridad y problemas de tiempo con los que se encuentran actualmente. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Por contra, hay que señalar que el Gobierno del Partido Popular ha dado un ejemplo claro de responsabilidad

desde el momento en que, de entrada, ha sido capaz de aplicar una terapia previa a lo que ha de ser la intervención definitiva sobre el delicado paciente que es hoy la N-240. Les recuerdo que en estos momentos se estarán finalizando los trabajos de reposición del firme iniciados a primeros de mes con un presupuesto de 50 millones de pesetas y que, al menos, y recordando que no es la solución definitiva, servirán para evitar que el enfermo se nos muera, a la par que lo preparan para la operación de desdoblamiento que, insisto, entra en los planes de inversión del actual Gobierno, afirmación que hago no como una muestra de buenas intenciones, sino como conclusión a una serie de hechos objetivos.

El primero de ellos hay que ubicarlo en el pasado 19 de diciembre, fecha en la que se licitaron las obras para construcción de la variante de Montblanc con un presupuesto de 1.537 millones de pesetas, y que van a suponer la rotura del nudo viario que hoy se produce en esa población, sobre todo, en verano, por ser paso obligado de los vehículos que se desplazan del interior en tránsito hacia la costa. Con ello, pues, ya está en vías de solución uno de los problemas que tiene el tramo de referencia, el tramo sobre el que, actualmente, estamos debatiendo.

El segundo hecho importante, que creo corrobora mis palabras y que a la vez responde a las peticiones que se realizan en las proposiciones no de ley —que, como he señalado al inicio de mi intervención, también se ajustan al sentir del grupo Parlamentario Popular— no es otro sino la aprobación, el pasado 3 de noviembre, del proyecto de construcción de la carretera N-240, tramo acceso autopista A-7 en Tarragona a Valls, puntos kilométricos del 2,4 al 17,2, en el que se contempla la mejora del firme, la reordenación de accesos a lo largo de todo el tramo y la mejora de curvas, siendo el montante de dicho proyecto cercano a los 5.000 millones de pesetas. Proyecto que, como digo, ya está aprobado, pero al que le sigue la clara intención del Gobierno de someterlo a licitación, desde el momento en que ya figuran las correspondientes dotaciones económicas en el anexo de inversiones reales de los Presupuestos Generales del Estado para 1998.

El tercer y el último hecho supone el efectuar un disparo de salida para completar las actuaciones en la totalidad del tramo Tarragona-Montblanc, de 33,5 kilómetros, disparo consistente en la redacción del estudio informativo y de las consultas medioambientales previas al desdoblamiento íntegro de dicho corredor, de forma que satisfaga sus previsiones de crecimiento, se consiga un acceso lo más directo posible al puerto de Tarragona y a la autopista A-7, se evite en la medida de lo posible el paso de mercancías peligrosas por núcleos urbanos, se prevea la futura conexión con la autopista A-2 y se contemple la futura ronda oeste de Valls.

A pesar de todo ello, que entendemos muestra claramente que las actuaciones planteadas en ambas proposiciones no de ley se encuentran en procesos de ejecución, consideramos positivo que salga un pronunciamiento unánime de la Cámara, de esta Comisión de Infraestructuras, que refleje, por un lado, la coincidencia de todos los grupos en la necesidad de actuación sobre la N-240 y,

por el otro, la no menor coincidencia en que esta actuación se demore lo menos posible en el tiempo. Ello pasaría por unificar en una sola las dos proposiciones no de ley, y la solución que encontramos para facilitar dicha posibilidad es que el Grupo Mixto retire su iniciativa, como ya ha manifestado que va a hacer, dado que, a excepción del tercer punto que en ella se contempla, sobre el que esta Cámara no se puede pronunciar por no ser competencia de la Administración general del Estado, coincide en su filosofía con la del Grupo Socialista. En consecuencia, observamos con buenos ojos que sea éste el texto base que nos permita llegar a un pronunciamiento unánime, dado que recoge aquello que se quiere y aquello sobre lo que ya se está trabajando, como es el desdoblamiento de la carretera en cuestión y la eliminación de su paso por núcleos urbanos, en este caso, mediante la construcción de la variante sudoeste del Valls. Precisamente, otro núcleo urbano, el barrio de Sant Salvador, también exige y requiere una actuación, dado que se encuentra partido en dos por el paso de la nacional. La proposición del Grupo Mixto recoge claramente este problema, abordándolo mediante el epígrafe...

El señor **PRESIDENTE**: Perdón, señor Ricomá, es que está usted en un error. No hay en este punto proposiciones no de ley del Grupo Mixto.

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Señor presidente, indicaba que uno de los puntos que entendemos debe contemplarse en el texto de la proposición del Grupo Socialista figuraba, en honor a la verdad, en la proposición no de ley que ha retirado el Grupo Mixto.

El señor **PRESIDENTE**: Es que no es del Grupo Mixto, es del Grupo de Izquierda Unida. Lo digo para que conste adecuadamente en el «Diario de Sesiones».

El señor **RICOMÁ DE CASTELLARNAU**: Reconozco mi error, tiene toda la razón, es del Grupo de Izquierda Unida. Decía que el problema del barrio de San Salvador sí se recoge en la proposición no de ley del Grupo de Izquierda Unida. Consideramos que estas propuestas a las que llegó el Ayuntamiento de Tarragona en el año 1993 deben ser consideradas, deben ser respetadas y, por tanto, incluidas en el texto final que aprobaremos por unanimidad, tomando como base el texto de la proposición no de ley del Grupo Socialista.

Finalizo recordando que ha pasado ya demasiado tiempo sin que se haya actuado en el tramo de la N-240 en cuestión y que existe una más que justificable exigencia social para que nos pongamos manos a la obra. Coincidimos, creo, todos los grupos políticos en empujar para convertir esta necesidad prioritaria en una realidad en el plazo lo más breve posible; el Gobierno, por su lado, ha dado pruebas de su clara intención de abordar la cuestión y, por todo ello, entendemos que el consensuar un texto y votarlo por unanimidad conseguiría lo que todos deseamos, que es reforzar y acelerar trámites para que esto, en un futuro lo más breve posible, deje de ser un problema.

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

Por el Grupo Mixto, tiene la palabra el señor Saura.

El señor **SAURA LAPORTA**: Tengo que decir que estoy contento de que al final se llegue a un acuerdo entre estas dos proposiciones no de ley, la el Grupo Socialista y la de Izquierda Unida, que tuve yo la oportunidad de hacer —y supongo que de ahí viene la confusión del portavoz del Partido Popular—, fundamentalmente, porque en el texto que vamos a consensuar se recogen dos de los aspectos importantes e históricamente pendientes que son el aseguramiento de la N-240 entre Valls y Tarragona, y buscar una solución al paso de dicha nacional por el barrio de Sant Salvador. Ya se han dado los argumentos, yo simplemente quisiera destacar tres cosas. Estamos hablando de una vía importante, es una vía de acceso a las comarcas del interior de Tarragona y, al mismo tiempo, estamos ante una vía de salida al puerto de Tarragona y, por lo tanto, hay una densidad de tráfico importantísima, con cifras que constan en los dossiers y además existen problemas de seguridad. El estado de esta vía de comunicación es deplorable, es lamentable, el firme está en muy mal estado, hay un solo carril, hay numerosos accidentes en el paso por el barrio de Sant Salvador y, por lo tanto, es necesario darle una salida de forma urgente. En ese sentido, no sólo el Ayuntamiento de Tarragona, sino muchos otros, se han manifestado, repetidamente, en favor de dar una solución urgente a este tema e, insisto, la propuesta que se va a consensuar, que supone el desdoblamiento de la N-240 y una salida a esta carretera por el barrio de Sant Salvador, nos satisface. Si, además, en el texto consensuado figura el plazo de ejecución de esta obra, pensamos que hoy habremos tomado un buen acuerdo.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Catalán de Convergència i Unió, tiene la palabra el señor Nadal.

El señor **NADAL I MALÉ**: En principio, tengo que agradecer a todos los grupos el interés que muestran por llegar a un acuerdo en todo lo que hace referencia en esta proposición no de ley, intentando establecer, al amparo del artículo 114, apartado 3, del Reglamento, una transaccional al conjunto de las propuestas realizadas y también de las expresiones formuladas por todos los grupos que no han presentado enmiendas. Desearía que constara la posibilidad de modificar la proposición no de ley del Grupo Socialista incluyendo en parte lo que pide Izquierda Unida y, además, dando entrada con una cierta contundencia a lo que son los acuerdos realizados por el Ayuntamiento de Tarragona. Nos gustaría que, a ser posible, quedara redactada de la siguiente forma:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en cumplimiento del programa de actuaciones prioritarias en carreteras 1993-1995, a realizar el desdoblamiento de la carretera N-240 en el tramo Tarragona-Valls.

Que se considere e incorpore al proyecto acordado por el Excelentísimo Ayuntamiento de Tarragona respecto al paso por Sant Salvador, contemplando la solución más

adecuada, dentro del plazo previsto, para el estudio informativo incluido en los Presupuestos Generales del Estado para 1998.

Que el proyecto incluya la construcción de la variante sudoeste de Valls en la N-240, con objeto de dar mayor fluidez y evitar el paso de vehículos pesados con materias peligrosas y la alta intensidad de tráfico, especialmente incrementada en verano; evitando así la peligrosidad y las dificultades de circulación que se producen en la actual variante, al transcurrir por una zona en la que hay varios núcleos urbanos que se conectan con la ciudad mediante esta vía de comunicación y consiguiendo con todo ello que no se vea frenado, por falta de infraestructuras suficientes, el desarrollo industrial y turístico de la zona.

De hecho, señor presidente, éste es un acuerdo formulado por los responsables políticos aquí presentes. Y al mismo tiempo que se les agradece a todos ellos la oportunidad de poder consensuar estos términos, quiero significar lo siguiente. Convergència i Unió da su conformidad porque se intenta llegar a una unidad de acción ahora y en el futuro. No obstante, deseamos dejar sentado un extremo.

No estamos de acuerdo (y, por tanto, hemos consensuado sólo por esta razón, por el consenso) con la continua insistencia en la peligrosidad química de esta vía, porque los camiones que desde la industria química salen de Tarragona o que desde el puerto salen de Tarragona no acaban en Valls ni en Montblanc, sino que continúan. Por tanto, no nos es grato —y a mí, como alcalde, menos— que continuamente se proponga la necesidad de mejora de una vía en función de una peligrosidad que no existe o que, si existe, es la misma que pueden sufrir cualquiera de las ciudades que se concentran en las mismas condiciones. Recuerdo que el accidente más importante que se ha producido en España no lo ha sido en el término municipal de Tarragona, sino que fue en Sant Carles de la Ràpita, y supongo que el desdoblamiento de Sant Carles de la Ràpita no se haría por el accidente químico. Por lo tanto, reclamo de los demás grupos políticos que, cuando se refieran a las infraestructuras de Tarragona, mantengan que son necesarias para el crecimiento económico y no en función de una peligrosidad que es la misma para los restantes pueblos de España por los que pueden trasladarse camiones con material químico.

El señor **PRESIDENTE**: Si los dos grupos, Socialista e Izquierda Unida (a los que ahora voy a dar la palabra) están de acuerdo en buscar esa transaccional, la someteremos a votación. De todas formas, como vamos a tener tiempo hasta la votación, se podía pasar a máquina para que claramente se pueda leer, y sugiero como presidente mejorar algún punto de la redacción, que quizá lo necesite.

Por el Grupo Socialista, tiene la palabra el señor Pérez de Tudela.

El señor **PÉREZ DE TUDELA**: Es, lógicamente, para fijar la posición y para, si me lo permite el presidente, hacer un par de aclaraciones de las cosas que se han dicho aquí. De una parte lamentamos que se siga en esta situación de querer ver que las cosas no se hicieron bien. Yo me

he limitado en mi exposición, que tenía suficientemente preparada y con motivos suficientes, a decir aquí por qué hoy esa carretera no está hecha. Y precisamente por el consenso, por la voluntad de hacer las cosas, me he limitado, pero no ha sido precisamente por culpa del Gobierno Socialista. Que queden, de una vez por todas, claras las cosas. Esa necesidad imperiosa creo que es enfermiza y la debemos ya desechar en este Parlamento para el futuro, para ver qué es lo que tenemos que hacer.

La otra aclaración es sobre el tema de la peligrosidad o no de la industria petroquímica. Evidentemente, la industria petroquímica para nosotros no representa mayor peligrosidad de la que sí comporta y, por tanto, debe tener las medidas correctoras, que se supone que las tiene, y los planes adecuados para poder estar en ello. Estamos de acuerdo. Evidentemente, para nuestra zona no es bueno que se la contemple como una zona, digamos, de peligro por el tipo de industria que tiene, porque no es así. Pero sí hay una cuestión en la que tenemos también que coincidir y es que, en el momento en que nosotros aquí estamos hablando de la necesidad de una infraestructura, tenemos que ver cuál es el añadido que tenemos para hablar de la necesidad imperiosa de infraestructuras. ¿Por qué estamos dotando o decimos que se tiene que dotar adecuadamente de infraestructuras todo lo que es el área y el entorno de lo que son las centrales nucleares? Porque tienen un riesgo añadido. Y aquí hay un riesgo añadido que no está suficientemente resuelto desde el punto de vista de infraestructura, porque toda esa industria, toda la industria pesada que tenemos en la provincia pivota sobre ese eje de circulación que está realmente mal. No está en estos momentos con un gran deterioro, pero está realmente mal. No decimos que haya mayor peligrosidad, sino que hay la que hay, y por las condiciones tanto físicas como desde el punto de vista de capacidad de la carretera, realmente era problemático y alarmante que estuviéramos en esas condiciones. Evidentemente, no queremos decir que la situación de Tarragona es peor, desde el punto de vista de esa industria, que la de cualquier otra zona. Se ha demostrado suficientemente que la segunda industria importante de nuestra zona, que es la industria turística, puede realmente compaginarse con la industrialización.

El señor **PRESIDENTE**: Señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ**: Quiero manifestar que el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida está de acuerdo con retirar nuestra proposición no de ley para votar el texto de consenso alcanzado por el Partido Socialista, Convergència i Unió e Izquierda Unida, al cual se ha adherido también el señor Saura.

— **SOBRE COORDINACIÓN DE LOS PROYECTOS DEL MINISTERIO DE FOMENTO Y DE LA AUTORIDAD PORTUARIA DE ACCESO A LA CIUDAD Y PUERTO DE A CORUÑA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000513).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos a la sexta proposición no de ley y, para su defensa, tiene la palabra el diputado del BNG, don Francisco Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: La ciudad de A Coruña tiene de una forma especial problemas de accesibilidad externa que han sido enfrentados progresivamente por los Gobiernos del Estado español, y de todas maneras tiene hoy en día una necesidad clara de adecuar las infraestructuras con las que cuenta a un futuro que ya es presente. Debe tenerse en cuenta que cada vez más la ciudad de A Coruña, con un espacio muy limitado para su desenvolvimiento propio, está rodeada por ciudades o por ayuntamientos dormitorio, de forma particular por el de Culleredo y el de Oleiros.

La entrada a la ciudad de A Coruña por Ponte de Pasaxe constituye un lugar de difícil acceso, y este difícil acceso está además agudizado por la peculiar topografía de la ciudad, situada en una península (casi prácticamente una isla en otro tiempo), que hace que cualquier actuación resulte complicada y difícil y que no se pueda separar con claridad lo que es la accesibilidad desde el exterior de la comunicación entre barrios e incluso centros secundarios existentes hoy en día.

Últimamente hay una solución propuesta por el antiguo MOPMA, actual Ministerio de Fomento, que está también centrada en dar solución al acceso exterior desde el Ponte de Pasaxe hasta el centro de la ciudad y empeñada en hacer actuaciones sobre todo dando solución a lo que es el cruce del barrio de Os Castros, sin duda con una actuación que en el proyecto resulta excesivamente dura, excesivamente marginadora de algunas partes del barrio e, incluso, con elevaciones de la calzada a alturas de los primeros pisos de los edificios.

Por otra parte, hay proyectos menos adelantados de la Autoridad Portuaria preocupados, precisamente, por el acceso al puerto tomando como punto inicial la entrada de Casablanca, pasando a cruzarse con la N-VI en una rotonda y colocando toda una carretera de circunvalación que sigue, efectivamente, al barrio antedicho de Os Castros y yendo a desembocar en la Casa do Mar que es prácticamente ya un núcleo central de A Coruña. Si los proyectos de la Autoridad Portuaria acabasen considerando no estrictamente portuario este vial de gran capacidad, que podría absorber todo el tránsito pesado y una parte de los turismos, no cabe duda de que la accesibilidad al centro de A Coruña mejoraría sensiblemente. Solamente haría falta que se contemplase en los planes del Ministerio un enlace de Casablanca que permitiese un giro a la derecha desde el barrio de As Xubias hasta el puerto. De esta manera los dos proyectos quedarían sensiblemente mejorados y tendríamos un acceso desde el exterior que no perturbaría gravemente lo que son los barrios de entrada de A Coruña y más precisamente el barrio de Os Castros.

Por eso, nuestra proposición no de ley no tiene nada más que una intención muy moderada, que es incitar a los organismos comprometidos, en este caso Fomento y un organismo de él dependiente, en último término, que es la Autoridad Portuaria, a que sus proyectos se coordinasen y

se ejecutasen contando, efectivamente, con la finalidad última que tienen los dos que es colocar el tráfico lo mejor posible en el centro de la ciudad teniendo en cuenta la entrada por el Ponte da Pasaxe y la entrada más pegada a la costa de la bahía.

Por todo esto, nosotros presentamos esta proposición no de ley que, vuelvo a repetir, es totalmente *light*, que permite una interpretación dentro de los actuales proyectos en marcha sin alterarlos sensiblemente y solamente hace falta esa buena voluntad de que los organismos públicos actúen siempre en función de los intereses de la ciudadanía y del mejor proyecto para que la vida no esté incrementada de ruidos, de problemas que hagan invivible la situación en muchos barrios y que, en definitiva, el dinero público se invierta de la mejor manera posible y de una forma complementaria. Nada más.

El señor **PRESIDENTE**: A esta proposición no de ley, el Grupo Socialista ha presentado una enmienda y, para su defensa, tiene la palabra la señora Marón.

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Yo quisiera hacer una intervención previa a defender la enmienda en el sentido de que la nueva red arterial de La Coruña, de accesos a la ciudad, recoge tres actuaciones bien definidas: enlace este-oeste del Puente del Pasaje, adjudicado ya en este momento, ampliación de la plataforma del pasaje Los Castros, obra también ya adjudicada en estos momentos, y la conexión de la N-550, N-VI y el puerto de La Coruña, que está pendiente de licitación y cuyas expropiaciones, incluso, están efectuadas. Por cierto, que son obras proyectadas y presupuestadas por el anterior Gobierno Socialista y que en este momento continúan su ejecución con normalidad, excepto en este tramo. La tercera de estas actuaciones lleva un considerable retraso en relación con las previsiones iniciales. Al no haberse incluido, concretamente, en los Presupuestos Generales del Estado del presente año ha creado cierta inquietud ciudadana sobre la voluntad de ejecutarla, máxime si se tiene en cuenta, incluso, como dije antes, que están efectuadas las expropiaciones, que los proyectos están redactados y que falta exclusivamente la licitación. La diputada que les habla efectuó una pregunta escrita en el mes de diciembre, aproximadamente, a la que ha tenido respuesta del Gobierno en el sentido de que las obras se iniciarán cuando las disponibilidades presupuestarias permitan su licitación. Es chocante que dice que cabe indicar que el programa de licitaciones del Ministerio de Fomento se ha visto afectado por el ajuste económico impuesto en los Presupuestos Generales del Estado, así como por tener que hacer frente a la ejecución de obras de emergencia sobrevenidas como consecuencia de los temporales de principios de año. Es lectura literal de la respuesta del Gobierno. A mí me sorprende un poco ver que a Galicia le afecta el ajuste duro más que a otras zonas y es curioso también que las calamidades naturales, como son los temporales, de vez en cuando nos dan la puntilla en alguna obra que tiene que ver con algún presupuesto. Yo preguntaría que cómo se priorizan estos recortes; me gustaría también conocer a qué más zonas afectó este recorte por

los temporales y cómo es posible que el Gobierno no tenga una previsión presupuestaria para estas calamidades si ocurren cada año, como sabemos todos por las estadísticas. Y, claro, me sorprende que afecte a obras que se estaban ejecutando, que estaban previstas en los anteriores presupuestos del Estado y que, de repente, en el año 1998, han sido suprimidas.

No obstante, como sé que a esto no voy a tener una respuesta, yo para lo que reclamo la atención es para finalizar de una vez por todas esta importantísima obra de acceso a la ciudad con la que, como quedaba dicho por el diputado del BNG, que hacía referencia a su insularidad, se permite aliviar sustancialmente los accesos, comunicar la N-550, comunicar la N-VI, a fin de canalizar por dicha vía el tráfico de vehículos pesados que entran y salen del puerto, además de los vehículos que van a entrar y salir de la ciudad, puesto que va a ser un vial no estrictamente portuario, sino de libre circulación de vehículos.

Consideramos que el proyecto que hoy está para aprobar, coordinado por las administraciones, concretamente, Ayuntamiento, puerto y actual Ministerio de Fomento, es el adecuado para dar soluciones globales a los problemas de la ciudad, en general, y, en concreto, a los barrios afectados. En este momento, el barrio de Los Castros está separado por una vía de alta densidad de tráfico y, merced a la solución vial que nos ocupa, se permite que la fisonomía del barrio tenga mucha más unidad, que se integre; por otra parte, se consigue seguridad peatonal, puesto que tiene un grave índice de accidentes peatonales. Permite la creación de zonas verdes, además de aproximar entre sí barrios como el El Castrillón o La Gaitreira y, por supuesto, evitar un gran impacto ambiental de ruidos y contaminación atmosférica derivada, como he dicho, de la alta densidad de tráfico.

Por tanto, si bien no compartimos la exposición de motivos hecha por el diputado del Grupo Mixto, Bloque Nacionalista Galego, sí hay algunas cuestiones que podemos admitir y en este sentido se ha hecho una enmienda en la que pedimos que en el presente ejercicio económico se lleve a cabo la licitación del proyecto de conexión de la N-550, N-VI y el puerto, contemplando la variante del enlace N-VI-nudo de Casablanca. Digo esto, puesto que la variante del nudo de Casablanca es una cuestión reiteradamente pedida y negociada por el Ayuntamiento, a lo que ha sido sensible la Administración central, que parece se va a acometer de inmediato y que también es una de las peticiones que se formulan en la proposición no de ley del Bloque Nacionalista Galego.

No compartimos alguna filosofía que se ha dicho de pasada, si bien no está recogida en la petición final de la proposición no de ley que es aproximar más el vial al puerto, puesto que destrozaría lo que es el futuro Parque de San Diego, afectado por el Plan Pomal, financiado por la Unión Europea, cuyo proyecto permite regenerar una zona deprimida con la creación de un parque, centros sociales, piscinas, etcétera. Por tanto, nos parece adecuada la solución que en este momento está tramitándose. Este vial, como digo, es una de las tres patas de la red arterial de acceso a la ciudad, dos están adjudicadas, pretendemos que se adjudique esta tercera y es necesario abordarlo con urgencia: pri-

mero, para liberar a un barrio de todo el tráfico pesado que tiene en este momento, con el consiguiente impacto ambiental; segundo, para facilitar los accesos al puerto, factor de desarrollo fundamental de una ciudad netamente portuaria como es la ciudad de La Coruña, y, tercero, para canalizar al centro de la ciudad gran parte del tráfico que circula por la A-9 y por la A-6, cuya única entrada estaba por Alfonso Molina y actual avenida de entrada del pasaje. Han quedado pequeños estos accesos; por tanto, ésta es la solución. Están los proyectos, están las expropiaciones, ejecútese pues las obras con la mayor rapidez. Ésa sería nuestra propuesta y en ese sentido va la enmienda.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Grupos que desean intervenir?

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

El señor **CARREÑO RODRÍGUEZ-MARIBONA**: A Coruña, como han indicado los portavoces que me han precedido en el uso de la palabra, por sus características de istmo tiene sus entradas y salidas, su red arterial muy limitada hacia Santiago, Lugo y Ferrol. Los proyectos de infraestructura viaria de acceso a A Coruña y al puerto están perfectamente coordinados no ya sólo por la Dirección General de Carreteras y la Autoridad Portuaria de A Coruña, sino también por el Ayuntamiento de la ciudad e incluso por el de Culleredo. Los Ayuntamientos de A Coruña y Culleredo, en su modificación del Plan general de ordenación, han incluido un nuevo vial que conecta la vía troncal, Avenida de Alfonso Molina, con el enlace de Culleredo de la Nacional A-6, vial con el que se obtiene una circunvalación a A Coruña a la vez que una conexión con el aeropuerto, idea y proyecto que estaban plasmados en la previsión de actuaciones en ciudades con más de 50.000 habitantes. Ya ha indicado la portavoz del Grupo Socialista que de los tres proyectos de la red arterial dos están en este momento en ejecución y otro con proyecto aprobado. Quiero señalar que los dos proyectos en ejecución tienen una inversión de 2.000 millones uno y otro de 1.300 millones, aproximadamente, y unos planes de ejecución de 28 y 24 meses.

Se habla de coordinación entre proyectos y, para ello, en este momento, para no imposibilitar el acceso a La Coruña, ha tenido que habilitarse una entrada por el propio recinto del puerto con la autorización de la Autoridad Portuaria y del Ayuntamiento de A Coruña.

Quiero señalar que las sugerencias que incluye la proposición no de ley del Grupo Mixto, del señor Rodríguez, en cuanto a enlazar Casablanca hacia el puerto a la derecha o el puerto con la carretera de As Xubias han sido estudiadas ya técnicamente y la primera de ellas supone una pendiente en el acceso del 25 por ciento y la segunda de un 15 por ciento que técnicamente no lo hacen aconsejable.

Por otro lado, la portavoz del Grupo Socialista ya ha indicado que los proyectos cumplen a plena satisfacción, han pasado el período de información pública, y está el tema de la lucha contra el ruido en una serie de obras complementarias importantes que permitirán cumplir los requisitos, las exigencias de una mejor calidad de vida de esa zona de La Coruña.

Por ello no entendemos el significado de esta proposición no de ley, que es *light* o moderada, ha dicho el señor Rodríguez. Es tan *light* y moderada que está coordinada con lo que pide, ya está ejecutándose; podría ampliarla, podría hacerla menos *light*, porque está incluida la cooperación y coordinación con el Ayuntamiento de A Coruña, están definidas todas las actuaciones y, aunque no se pueden realizar todas simultáneamente, sí están programadas para, como digo, su coordinación y racional ejecución; en concreto, no hay seguridad de licitación de la obra en este año, aunque sí la seguridad de unas obras que marcan el inicio de parte del proyecto como consecuencia de una obra complementaria de las actualmente en ejecución.

El señor **PRESIDENTE**: Para manifestar su posición respecto a la enmienda, tiene la palabra el señor Rodríguez

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: He de decir que aceptaríamos la enmienda del Grupo Parlamentario Socialista como una enmienda de adición que concreta lo que es una filosofía de carácter general que no está perfectamente explicitada en sus condiciones o sus conclusiones prácticas. Por lo tanto, después de nuestro texto se podría decir: En esta dirección, insta al Gobierno a que en el presente ejercicio económico lleve a cabo la licitación del proyecto de conexión N-550, N-VI y el puerto de A Coruña, contemplando la variante del enlace N-VI-nudo de Casablanca. Éste es el texto propuesto por la señora Marón, del Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE**: Señora Morán, ¿admite usted que en lugar de sustitución sea de adición?

La señora **MARÓN BELTRÁN**: Sería añadirlo coordinando esos proyectos de infraestructuras viarias de entrada a A Coruña por la costa contemplados en el Plan Especial del Puerto. No exactamente. Los accesos están coordinados y, desde luego, el último párrafo no lo admitiríamos. Lo admitiría de sustitución, no de adición.

El señor **PRESIDENTE**: ¿Señor Rodríguez?

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: No podemos aceptarlo.

El señor **PRESIDENTE**: El resumen sería que se votaría la proposición no de ley del Grupo Mixto en sus propios términos.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A REALIZAR LAS OPORTUNAS OPERACIONES PARA REESTRUCTURAR EN BREVE PLAZO LA DIVISIÓN TARIFARIA TELEFÓNICA EXISTENTE EN LA ISLA DE LA PALMA. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000597).**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a la proposición no de ley número 7. Es autor el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida y, para defenderla, tiene la palabra el señor Fernández.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** Voy a pasar a defender la proposición no de ley del Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida en la cual pedimos un distrito telefónico único para la isla de La Palma. Nuestra motivación para hacer esta petición está sustentada en el sentir de la población de la isla de La Palma y también en algunos datos que voy a ofrecer a sus señorías.

Telefónica aplica la tarifa provincial en la isla de La Palma y ésta está dividida en dos distritos. Esto quiere decir que a las llamadas entre distritos Telefónica aplica la tarifa provincial, elevándose el coste de la llamada dentro de la misma isla. La decisión de dividir a la isla de La Palma en dos distritos telefónicos ha sido tomada trazando una línea imaginaria sobre la cadena montañosa de Cumbre Vieja y Cumbre Nueva. Telefónica no ha dado argumentos técnicos que justifiquen la división geográfica de la isla en dos distritos. A nosotros no nos parece lógico que la isla de La Palma, con una población no mayor de 80.000 habitantes y una extensión de 718 kilómetros cuadrados, esté dividida a efectos de aplicar tarifas telefónicas interurbanas. Creemos que éste es un trato discriminatorio con respecto a otras islas canarias, por ejemplo La Gomera, El Hierro y Lanzarote, que tienen un distrito único.

Nuestra petición yo creo que también está avalada por los propios acuerdos del Cabildo Insular de La Palma, donde todos los grupos políticos han manifestado su intención de dirigirse a este Congreso de los Diputados para hacer una petición en este sentido.

Nosotros, por tanto, creemos que es una petición justa la que estamos haciendo hoy aquí y quiero manifestar que, a través del conocimiento que tengo por lo que me ha dicho el portavoz socialista, quieren agregar a nuestra proposición no de ley, no sé si como corrección o adición, el que también tenga el mismo tratamiento la isla de Fuerteventura, cosa que nosotros aceptaríamos gustosos si así lo defiende el portavoz del Grupo Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** No se han presentado enmiendas que esta Mesa conozca; por lo tanto, ¿grupos que quieran intervenir?

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

El señor **SEGURA CLAVELL:** En efecto, la proposición no de ley que presenta el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida es una iniciativa que tiene su origen en un acuerdo adoptado por unanimidad por el Cabildo Insular de la isla de La Palma a propuesta del mismo grupo político que lo hace aquí en el Congreso de los Diputados. Por razones de coherencia, dado que el grupo de consejeros socialistas del Cabildo Insular de La Palma la han apoyado en sus estrictos términos y en términos equivalentes a los que aquí se presenta, el Grupo Parlamentario Socia-

lista, dado lo razonable de la propuesta, mantiene la misma posición política.

Señorías, es muy positivo el que se hable en las Cortes Generales de la especificidad de la vida económica en su conjunto de las islas de la Comunidad Autónoma de Canarias. Los textos legislativos, que hemos ido viendo cómo han evolucionado en los últimos años, se han hecho eco, desde el punto de vista jurídico, precisamente de lo que es un mandato recogido en la propia Constitución española, que se debe reflejar en la normativa que regule los distintos aspectos de la vida económica. Por ejemplo, quiero recordar que la Ley de Puertos del Estado y de la Marina Mercante, del año 1992, recientemente modificada como consecuencia de un proyecto de ley del actual Gobierno, recoge tarifas específicas singulares de menores contenidos, cuantitativamente hablando, de los que se aplican a las llamadas islas capitalinas en la Comunidad Autónoma de Canarias. Es decir, el concepto de la doble insularidad, coloquialmente expresado en la comunidad canaria, con lo que se quiere indicar, lo que significa residir en islas no capitalinas, es decir, en la isla de La Palma, El Hierro, La Gomera, Fuerteventura, Lanzarote y La Graciosa, es un hecho que debe tenerse muy presente en los aspectos económicos. Luego existe una tarifa singular reducida en lo que se refiere a los costes portuarios en esas islas y parece razonable que exista en los costes de las tarifas telefónicas. Curiosamente, la isla de La Gomera tiene un solo distrito tarifario y, en consecuencia... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Perdón, señor Segura. Por favor, son ya las once y media, pero estamos discutiendo la última proposición no de ley. Por tanto, ruego que haya silencio en la sala para que puedan conocerse los argumentos que se emplean. Continúe usted, señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Como indicaba, la isla de La Gomera, en la provincia de Santa Cruz de Tenerife, tiene un solo distrito tarifario y, en consecuencia, todas las llamadas telefónicas que se produzcan de un punto a otro de la isla tienen el carácter de llamadas metropolitanas y se les aplica un tipo de tarifa. En la isla de El Hierro ocurre exactamente igual: un solo distrito tarifario, una sola tarifa para cualquier llamada que se produzca de un punto a otro cualquiera de la isla. Igual ocurre en la isla de Lanzarote, pero no así en las de la Palma y Fuerteventura. Tal como se ha hecho eco el portavoz de Izquierda Unida, adelantándose a la propuesta del Grupo Parlamentario Socialista, a nosotros nos parece razonable que el planteamiento que estamos haciendo para la isla de La Palma se haga también para la isla de Fuerteventura, dado que son las dos islas no capitalinas de la comunidad canaria que tienen esa característica común, si bien la orografía es diferente.

A efectos de que (y con ello voy finalizando esta intervención) quede muy clara la diferencia tarifaria, tengo unos datos cuantitativos que parece oportuno que se conozcan: si en la isla de La Palma se hace una llamada desde un punto perteneciente al llamémoslo, distrito A a otro punto del distrito B (son dos distritos los que hay en la isla de La Palma), una conversación de tres minutos con-

lleva once pasos, de acuerdo con el criterio que actualmente aplica el operador que opera allí en Canarias, que supone a 5,70 pesetas el paso, 62,70 pesetas. Sin embargo, la equivalente llamada de tres minutos de duración entre dos puntos geográficos dentro del mismo distrito supone dos pasos telefónicos, 11,40 pesetas. Es decir, es una diferencia notable.

La doble insularidad, lo que significa residir en una isla no capitalina en la comunidad canaria, hay que procurar que desde los poderes públicos se tenga presente desde una perspectiva de solidaridad. De aquí que nosotros apoyemos claramente que en la isla de La Palma exista un solo distrito, desde la perspectiva tarifaria, al igual que en la isla de Fuerteventura. En consecuencia, sin necesidad de ningún otro razonamiento complementario, hacemos llegar a la Mesa y a los portavoces, verbalmente, la enmienda de ampliación de la propuesta que presenta Izquierda Unida, extendiendo el mismo contenido a la isla de Fuerteventura, con lo cual las islas no capitalinas de la comunidad canaria tienen desde esta óptica el mismo tratamiento. Nada más y muchas gracias.

El señor **PRESIDENTE:** Rogaría a Izquierda Unida que, como responsable de la proposición no de ley, después de la intervención del Grupo Popular, o mientras tanto, redacte exactamente cómo va a quedar el texto.

Tiene la palabra, por el Grupo Popular, el señor Soriano.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO:** Como ya se ha indicado por parte de los anteriores intervinientes, en la actualidad las islas de Lanzarote, Gomera y El Hierro están consideradas cada una de ellas como un único distrito de tarificación telefónica. Por el contrario, las islas de Fuerteventura y La Palma están divididas en dos distritos de tarificación, lo que implica que a las llamadas telefónicas dentro de dichas islas con origen y destino en distintos distritos de tarificación se les apliquen tarifas provinciales más caras que las que se aplican a las llamadas intrainsulares de La Gomera, El Hierro y Lanzarote; de aquí que nos parezca acertada la enmienda propuesta por el Grupo Socialista de incorporar la isla de Fuerteventura a la propuesta presentada por Izquierda Unida. Pero hay que tener en cuenta que también las islas de Tenerife y Gran Canaria están divididas, a efectos de tarificación telefónicas, en siete distritos Tenerife y en seis la isla de Gran Canaria, lo cual nos podría llevar a considerar a todo el Archipiélago como un posible distrito telefónico, cuestión que sería susceptible de ser tratada por parte del Gobierno de Canarias. Razones de agravio comparativo con otras islas de tipo poblacional, de vecindad, de relaciones comerciales, laborales, etcétera, hacen aconsejable, por consecuencia, aceptar los términos de la proposición no de ley transformando la división tarifaria existente en la isla de La Palma, con el añadido también de la isla de Fuerteventura, en un distrito único de tarificación, y debemos tener en cuenta que, por los estudios que hemos realizado, solamente la isla de La Palma le puede suponer a Telefónica una bajada de ingresos del orden de 100 millones de pesetas.

Para materializar esta transformación, tenemos que tener en cuenta que serán los Cabildos Insulares de La Palma y en su caso de Fuerteventura quienes deban dirigirse a la Secretaría General de Comunicaciones solicitando el citado cambio y justificando las razones que lo amparan, sobre todo a la vista del posible acuerdo aprobando esta proposición no de ley por parte de esta Cámara.

En cuanto a la viabilidad de convertir la totalidad de las Islas Canarias en una única provincia a efectos de tarificación telefónica, lo pongo sobre la Mesa, puesto que esto conllevaría unos estudios más detallados, y debe considerarse que la actual división en dos provincias de la Comunidad de Canarias, a efectos de tarificación telefónica, supone que a las llamadas con origen y destino en distintas provincias telefónicas dentro de las islas se les aplican tarifas nacionales o interprovinciales cuyo valor dobla o triplica la tarifa provincial en función de la duración de la llamada. Si se decidiera constituir la Comunidad Autónoma de Canarias en una única provincia telefónica, todas las llamadas con origen y destino en las islas tendrían carácter metropolitano o provincial, desapareciendo, en consecuencia, la tarifa nacional a dichos efectos. Ponemos sobre la mesa esta posibilidad puesto que razones de insularidad y de lejanía que concurren en el archipiélago canario y el hecho diferencial reconocido en la Constitución española tal vez podrían llevar a la conclusión de la conveniencia de considerar como una única provincia telefónica el archipiélago canario, si bien esta operación podría comportar para la Compañía Telefónica de España entre 1.500 y 1.800 millones de pesetas. Y no debemos olvidar que ya en la época de la primera o segunda legislatura, con el Gobierno de Unión de Centro Democrático, los parlamentarios de Unión de Centro Democrático de entonces conseguimos algo que con frecuencia se olvida y que es muy importante para acercar Canarias a la península, consistente en que en la actualidad y desde entonces las tarifas telefónicas de Canarias con la península cuestan lo mismo que respecto de la península con el punto más lejano. Es decir, una conferencia telefónica desde cualquier punto de Canarias con Madrid cuesta lo mismo que una conferencia desde Cádiz con Madrid, lo cual supuso un notable avance en las tarifas de la Compañía Telefónica y creemos que con la aprobación de esta proposición no de ley se vendrían a completar esos avances.

Conviene también decir en este momento que se encuentra en tramitación y próximo a su aprobación un programa de descuentos en tráfico interprovincial para llamadas a provincias dentro de una misma comunidad autónoma y a provincias colindantes que sin duda contribuirá a atenuar la problemática planteada. El Gobierno tiene previsto, próximamente, autorizar a Telefónica, en horario de 21 horas de la noche a 8 horas de la mañana y los domingos sin limitación horaria, tarifas autonómicas con una rebaja del cincuenta por ciento del precio de las tarifas interprovinciales. Ello supone un paso importante... (**Rumores.**)

El señor **PRESIDENTE:** Un momento, señor Soriano. Por favor, ruego silencio para que se puedan oír los argumentos del interviniente.

Continúe usted, señor Soriano.

El señor **SORIANO BENÍTEZ DE LUGO:** Como digo, ello supone un paso importante en el deseo de que las islas Canarias puedan beneficiarse de una tarifa única y accesible a todas las llamadas que se realicen entre las islas, con independencia de la provincia a la que pertenezcan. En todo caso, no debemos olvidar que se trata de una empresa privada y que, en un próximo futuro de libertad de tarifas y de competitividad, éstas corregirán por sí solas las situaciones que hoy tratamos de corregir. Ya Telefónica tiene tarifas especiales que en determinadas horas son similares a las provinciales, y las nuevas tarifas, como he indicado, por tiempos y no por pasos, serán beneficiosas para todos y correctoras de estas situaciones.

En consecuencia, señor presidente, señorías, el Grupo Popular va a dar su voto afirmativo a esta proposición no de ley que, como ya se ha puesto de manifiesto, arranca o deriva de un acuerdo del Cabildo Insular de La Palma, haciéndolo extensivo también a la isla de Fuerteventura, sin perjuicios de las consideraciones que he indicado acerca de una posibilidad de que todo el Archipiélago Canario sea, a efectos de tarifas telefónicas, una única provincia.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra el señor Fernández para dar la redacción final a esta proposición.

El señor **FERNÁNDEZ SÁNCHEZ:** La redacción final quedaría como sigue: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a realizar las oportunas operaciones para reestructurar en breve plazo la división tarifaria de Telefónica existente en la isla de La Palma para que ésta pase a considerarse como un distrito telefónico único y de la misma manera Fuerteventura. Con esto quedaría recogida la adición que ha hecho el Grupo Parlamentario Socialista.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor presidente, yo estimo que esa última redacción «y de la misma manera Fuerteventura» podría quizá tener una redacción un poquín más, yo diría, correcta.

El señor **PRESIDENTE:** Señor Segura, ¿le parece a usted que se diga: «de la misma manera se actuará en la isla de Fuerteventura»?

El señor **SEGURA CLAVELL:** Exacto. Eso es mejor.

El señor **PRESIDENTE:** ¿Le parece bien al señor Fernández? (**Asentimiento.**)

Se acepta esa redacción.

Procedemos a votar las proposiciones no de ley. La primera es sobre el puerto de Ibiza, se vota en sus propios términos, tal y como ha sido presentada.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 16; votos en contra, 23.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

La segunda proposición no de ley, relativa al calendario de finalización de las autovías de Galicia, se vota como se ha presentado, recogiendo las enmiendas a los puntos 1 y 2, del Grupo Mixto.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 18; en contra, 21.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

A la proposición no de ley número 3, por la que se insta al Gobierno a desarrollar el proyecto para unir mediante una línea de velocidad alta las ciudades de Córdoba y Málaga, que conectaría con la línea del AVE Madrid-Córdoba-Sevilla, el Grupo de Izquierda Unida ha presentado una enmienda, que es transaccional a la que había presentado el Grupo Popular y a las que se han dicho *in voce* del Grupo Socialista, que las votarán o no, según parezca a cada grupo.

Paso a leer el texto de lo que vamos a votar: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que, de forma paralela a los trabajos que se están realizando en base a los acuerdos del Gobierno central y Junta de Andalucía, se desarrollen los estudios informativos y el proyecto de unir mediante una línea de velocidad alta las ciudades de Córdoba y Málaga, que se conectaría con la línea AVE Sevilla-Córdoba-Madrid. En todo caso, la financiación del proyecto definitivo se empezaría a incluir en los Presupuestos Generales del Estado de 1999, en el marco de las inversiones ferroviarias que necesitan las provincias de Málaga y Córdoba. Éste es el texto que vamos a poner a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor dos; en contra 35; abstenciones, dos.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazada.

Sobre las proposiciones no de ley números 4 y 5, que han sido discutidas conjuntamente y que se refieren a la necesidad de acometer la ampliación y mejora de la carretera N-240, en el tramo Tarragona-Valls-Montblanc, presentadas por el Grupo Socialista y por el Grupo de Izquierda Unida, hay una propuesta conjunta de todos los grupos que dice así: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno, en cumplimiento del Programa de actuaciones prioritarias en carreteras 1993/1995, a realizar el desdoblamiento de la N-240, en el tramo Tarragona-Valls. Se considere e incorpore el proyecto acordado por el Ayuntamiento de Tarragona respecto al paso por San Salvador, contemplando la solución más adecuada dentro del plazo previsto para el estudio informativo incluido en los Presupuestos Generales del Estado para 1998. Que el proyecto incluya la construcción de la variante suroeste de Valls, en la N-240, con objeto de dar mayor fluidez y evitar el paso de vehículos pesados con materias peligrosas y la alta intensidad de tráfico, especialmente incrementada en verano, evitando así la peligrosidad y las dificultades de circulación que se producen en la actual variante al transcurrir por una zona en la que hay varios núcleos urbanos que se conectan con la ciudad mediante esta vía de comunicación, consi-

guiendo con todo ello que no se vea frenado, por falta de infraestructura suficiente, el desarrollo industrial y turístico de la zona.» (El señor Sedó i Marsal pide la palabra.) Señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señor presidente, en el segundo párrafo falta un «que» que se ha omitido al mecanografiarlo. Tiene que empezar: «Que se...»

El señor **PRESIDENTE**: En efecto: que se considere e incorpore... De todas formas, una redacción un poquito más fácil hubiera sido posible. Pero, en fin, esto es lo que vamos a votar.

Efectuada la votación, dijo:

El señor **PRESIDENTE**: Queda aprobada por unanimidad. Proposición no de ley número 6. (El señor **Rodríguez Sánchez pide la palabra.**) Señor Rodríguez.

El señor **RODRÍGUEZ SÁNCHEZ**: Antes de la votación, quiero informar que el Grupo Parlamentario Socialista y el Bloque Nacionalista Galego hemos llegado a una transaccional que diría así: «El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que coordine sus proyectos de infraestructuras viarias de acceso a A Coruña por la costa con las contempladas en el Plan Especial del Puerto de nuevo accesos al mismo, de forma que se pueda acceder al centro de la ciudad con beneficio también para las comunicaciones internas del barrio de Os Castros. Asimismo, a que en el presente ejercicio económico lleve a cabo la licitación

del proyecto de conexión N-550, N-VI y el puerto de A Coruña, contemplando la variante de enlace N-VI-Nudo de Casablanca.»

El señor **PRESIDENTE**: Esto sería lo que votaríamos. Si algún grupo necesita un conocimiento más completo... si no, pasaríamos a votar este texto referido a la proposición no de ley número 6, pero no voy a volver a leerlo, porque creo que ha quedado suficientemente claro. El texto que ha leído el señor Rodríguez es el que sometemos a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor 19; en contra 21.

El señor **PRESIDENTE**: Queda rechazada.

La proposición no de ley número 7, por la que se insta al Gobierno a realizar las oportunas operaciones para reestructurar en breve plazo la división tarifaria telefónica existente en la isla de La Palma, sería la propuesta por el Grupo Federal de Izquierda Unida con el añadido que habíamos hablado de una línea que diga: de la misma manera se actuará en la isla de Fuerteventura.

Efectuada la votación, dijo:

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

Se levanta la sesión,

Eran las doce del mediodía.

NOTA.—El presente «Diario de Sesiones», de la Comisión de Infraestructuras, del jueves, 26 de febrero de 1998, no guarda la relación cronológica habitual, con el fin de no retrasar la publicación de los «Diarios de Sesiones» ya elaborados.