



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 1998

VI Legislatura

Núm. 450

INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. JESÚS POSADA MORENO

Sesión núm. 44

celebrada el jueves, 7 de mayo de 1998

Página

ORDEN DEL DÍA:

Proposiciones no de ley:

- | | |
|--|-------|
| — Relativa al deterioro del firme de la carretera N-120. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/000261) | 12958 |
| — Sobre actuaciones en la costa del municipio de Guía de Isora, en la isla de Tenerife. Presentada por el Grupo anterior (Número de expediente 161/000327) | 12958 |
| — Sobre la construcción de una nueva estación de ferrocarril en la localidad de Vallada (Valencia). Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000557) | 12959 |
| — Relativa a la concesión de explotación de la autopista A-7 a la empresa Aumar. Presentada por el Grupo Parlamentario Mixto (Número de expediente 161/000573) | 12965 |
| — Por la que se insta al Gobierno a la no prórroga de la concesión administrativa de la autopista A-7. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/000607) | 12965 |

	Página
— Sobre el rescate de la concesión de la autopista A-7. Presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida (Número de expediente 161/000027)	12965
— Por la que se insta al Gobierno a paralizar los trámites iniciados para ejecutar la llamada «solución 1», adoptada por el Ministerio de Fomento, para llevar a cabo el desvío de la carretera N-332 a su paso por Sueca y Favara (Valencia). Presentada por el Grupo anterior (Número de expediente 161/000817)	12971
— Sobre Eix Pirenenc. Presentada por el Grupo Socialista del Congreso (Número de expediente 161/000878)	12972

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

PROPOSICIONES NO DE LEY:

— **RELATIVA AL DETERIORO DEL FIRME DE LA CARRETERA N-120. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000261).**

El señor **PRESIDENTE:** Buenos días. Vamos a empezar la reunión de la Comisión.

Como ustedes saben, se trata de debatir y votar ocho proposiciones no de ley. Es habitual en esta Comisión señalar una hora de votación, que será no antes de la una de la tarde.

La primera proposición no de ley es la relativa al deterioro del firme de la carretera nacional 120, que presenta el Grupo Socialista del Congreso y para cuya defensa tiene la palabra el diputado señor Blanco.

El señor **BLANCO LÓPEZ:** Señor presidente, muy brevemente. La proposición no de ley que hemos presentado se correspondía con la preocupación existente en el momento de la elaboración de la misma en relación al firme del trazado de la carretera nacional 120. La situación que dio origen a esta proposición no de ley ha sido subsanada. No me estoy refiriendo a los problemas que presenta la carretera nacional 120, y en ese sentido se ha presentado con fecha 12 de noviembre de 1997 otra proposición no de ley que plantea la necesidad de actuaciones que posibiliten la realización, entre otras cosas, de un tercer carril, de un rectificado de curvas, etcétera, dado el volumen de tráfico que tiene, al ser esta una carretera muy importante para articular el acceso al centro de Galicia. En consecuencia, hemos presentado una proposición no de ley para abordar esta nueva situación a la que hago referencia.

En cualquier caso, el reparado de firme ha sido realizado, y el Grupo Parlamentario Socialista en este momento retira la proposición no de ley.

El señor **PRESIDENTE:** Queda retirada esta primera proposición no de ley.

— **SOBRE ACTUACIONES EN LA COSTA DEL MUNICIPIO DE GUÍA DE ISORA, EN LA ISLA DE TENERIFE. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000327).**

El señor **PRESIDENTE:** La segunda proposición no de ley se refiere a actuaciones en la costa del municipio de Guía de Isora, en la Isla de Tenerife. Ha sido presentada por el Grupo Socialista del Congreso y para su defensa tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL:** Señor presidente, en efecto, tal como figura en la documentación, el día 5 de febrero de 1997 —y quiero recordar que hoy nos encontramos a 7 de mayo de 1998, es decir, casi quince meses después— se presenta esta proposición no de ley que se va a debatir hoy en esta Comisión. Dada la evolución de acontecimientos administrativos queda, digamos, fuera de lugar, desbordada por los acontecimientos, y lo voy a justificar.

En la motivación de la misma se dice que en el mes de octubre de 1995 el Ayuntamiento de Guía de Isora de la Isla de Tenerife y la Dirección General de Costas del antiguo Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, suscribieron un acuerdo institucional con el objeto de llevar a cabo una serie de actuaciones en diferentes partes del litoral del municipio que, tradicionalmente sometidas a lento y progresivo deterioro, afectan a un elevado número de ciudadanos residentes en aquella zona, a los que se referencia en el acuerdo y que se enclavan junto a núcleos tradicionales pesqueros, así como una extraordinaria perspectiva futura que esa zona ofrece desde la óptica turística. Particularmente la actuación en la regeneración y acondicionamiento de Playa de San Juan parece de primera necesidad para los núcleos urbanos de las proximidades, que además, y como consecuencia de la existencia próxima del refugio pesquero que construyó en su mo-

mento la mancomunidad de cabildos de la provincia de Santa Cruz de Tenerife, se ha visto degradada por el impacto contaminante de las propias embarcaciones que utilizan dicho puerto pesquero deportivo.

Decíamos en aquel momento —es decir, en los primeros días de febrero de 1997— que a lo largo de los últimos meses —lógicamente nos estábamos refiriendo al año 1996—, y dado el interés de la actuación principal prevista en Playa de San Juan, diputados del Grupo Parlamentario Socialista han formulado preguntas al Gobierno —que están recogidas en los pertinentes diarios de sesiones— que han sido contestadas en el sentido de considerar que el antedicho acuerdo institucional era nulo de pleno derecho, si bien los proyectos técnicos están próximos a la terminación y las actuaciones son consideradas como de interés social.

La realidad es que los proyectos están redactados, el ayuntamiento dispone de suelo y se trata de continuar avanzando en la tramitación administrativa de un tema que es importante en un municipio clave de los que tienen en la Isla de Tenerife mayor pujanza económica, y planteábamos como proyecto del resolución que el Congreso de los Diputados instase al Gobierno para que continuase el desarrollo administrativo que a su vez posibilitara la ejecución, en un plazo razonable, de los contenidos del proyecto técnico del paseo marítimo y regeneración de Playa de San Juan en el municipio de Guía de Isora en la Isla de Tenerife, a la vez que se produjese la adaptación del acuerdo institucional que ligase a ambas administraciones a los nuevos criterios de la Dirección General de Costas del Ministerio de Medio Ambiente.

En consecuencia, nos encontramos, señor presidente, señoras y señores diputados, en primer lugar, con que se trata de una zona del litoral colateral en una bahía a un refugio pesquero importante que constituye el único que tiene, en lo que denominamos zona sur de la Isla de Tenerife, como refugio para embarcaciones de naturaleza pesquera. En segundo lugar, estaba el proyecto redactado. En tercer lugar, se disponía el suelo. En cuarto lugar, ya el propio Cabildo Insular de Tenerife... **(Rumores.)**

El señor **PRESIDENTE**: Perdone, señor Segura.

Por favor, a los diputados que tengan que hablar les ruego que vayan al fondo de la sala, porque no dejan oír a los taquígrafos.

Tiene la palabra el señor Segura.

El señor **SEGURA CLAVELL**: En cuarto lugar, como digo, señor presidente, el propio Cabildo Insular de Tenerife, como otra institución interesada en el tema, ha cofinanciado un paseo peatonal. Pues bien, en esa época, insisto, en los primeros días del año 1997, el Grupo Parlamentario Socialista consideró oportuno instar al Gobierno para que continuase vertebrando un proyecto de regeneración de ese litoral tan absolutamente imprescindible para el desarrollo de la zona, y la realidad de los acontecimientos del año 1997 es la que sigue. El Ministerio de Fomento ha elaborado con el Gobierno de Canarias un convenio que se firmó hace unos meses por parte de la ministra de Me-

dio Ambiente del Gobierno español con el Gobierno de Canarias, con el Consejo de Obras Públicas. Dentro de ese convenio global de actuaciones y de regeneración del litoral en la comunidad canaria se recogen siete anexos, uno por cada una de las siete islas, y en el anexo correspondiente a la Isla de Tenerife figura claramente acordada la actuación a la que este diputado está haciendo referencia.

En consecuencia, la intencionalidad del Grupo Parlamentario Socialista era que el Gobierno de la nación, a través del ministerio competente, hiciese suya la coparticipación con las diferentes instituciones, y así lo ha hecho con el Ayuntamiento de Guía de Isora, Cabildo Insular de Tenerife, Gobierno de Canarias a través de la Consejería de Obras Públicas y el propio Ministerio de Fomento. Esta actuación coordinada entre las cuatro instituciones está firmada ya; al estar firmada y recogida en el convenio, lo que el Grupo Parlamentario Socialista planteaba como proyecto de resolución está alcanzado y rubricado. Consecuentemente, retiramos esta proposición de ley, no se someterá a votación y manifestamos la satisfacción, al menos la mía personal como interviniente por el Grupo Parlamentario Socialista en este tema, por la suscripción de ese convenio y el deseo de que con dinamismo se lleven a cabo estas actuaciones.

Por último, desde el punto de vista formal, señor presidente, quiero dejar constancia de que esta proposición no de ley se enmarca en un conjunto de cuatro proposiciones no de ley que el Grupo Parlamentario Socialista presentó a comienzos del año 1997, tres de las cuales, por decisión de la Mesa del Congreso de los Diputados, teniendo la misma naturaleza, se remitieron a la Comisión de Medio Ambiente, y ésta apareció remitida a esta Comisión de Infraestructuras, cosa que no era razonable. Lo razonable hubiera sido que se hubiese debatido en su momento, como se hizo con las otras tres, en la Comisión competente en esta Cámara en materia de medio ambiente y de regeneración del litoral.

El señor **PRESIDENTE**: Refiriéndome a la última parte de su intervención, es posible que dado el contenido de esta proposición no de ley hubiera sido más lógico que se hubiera visto en la Comisión de Medio Ambiente, pero la mesa de esta Comisión siempre tiene que actuar de acuerdo con las resoluciones de la Mesa del Congreso.

— **SOBRE LA CONSTRUCCIÓN DE UNA NUEVA ESTACIÓN DE FERROCARRIL EN LA LOCALIDAD DE VALLADA (VALENCIA). PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000557).**

El señor **PRESIDENTE**: Pasamos la tercera proposición. Proposición no de ley sobre la construcción de una nueva estación de ferrocarril en la localidad de Vallada, en Valencia. Ha sido presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida. Para su defensa, tiene la palabra la diputada señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señorías, como consecuencia de la modernización del tramo Madrid-Valencia, desde Fuente La Higuera a Xátiva, se hizo un proyecto de ampliación de la vía del ferrocarril. Esto ha supuesto un beneficio en general para nuestra comunidad autónoma, pero, al mismo tiempo, no se han tenido en cuenta los perjuicios que se podían ocasionar a determinados núcleos de población, a los ciudadanos y ciudadanas de los mismos, por la utilización de los trenes de cercanías sin contemplar en algunos momentos que determinados proyectos incidían negativamente en la utilización de esos trenes de cercanías en estas poblaciones.

En concreto, señorías, la antigua estación de ferrocarril de Vallada está a unos quince minutos del casco urbano de esta población, por lo cual la ciudadanía era asidua a la utilización de ese tren de cercanías. Una vez terminada la obra de mejora de la línea férrea se edificó, al mismo tiempo, una nueva estación que lleva a que estos ciudadanos y ciudadanas se encuentren ahora con que la misma está mucho más alejada del núcleo de la población, que además tiene unas infraestructuras viarias para acceder a ella que no son las más idóneas y que pueden ocasionar riesgos de accidentes por la utilización del vehículo en una carretera inadecuada, lo que pone también en peligro la utilización del ferrocarril por esta misma situación.

Después de diferentes avatares sufridos por el proyecto, la posición que mantuvo el ayuntamiento de Vallada inicialmente, sin presentar alegaciones a la nueva construcción y que posteriormente se vio que era una situación que dañaba a los usuarios del ferrocarril de esta población, se le planteó al Ministerio la posibilidad de que no se abriera, que no entrara en funcionamiento la nueva estación y que se mantuviera la estación vieja para el uso de los trenes de cercanías.

Hay que decir, señorías, que los trenes siguen pasando por delante de la estación vieja, con lo cual, desde nuestro punto de vista, no sería excesivamente costoso para el Ministerio de Fomento mantener la utilización de esta estación en beneficio de los usuarios de los trenes. Si tenemos en cuenta que el tren es uno de los medios de locomoción más respetuoso con el medio ambiente, que desde nuestro grupo parlamentario defendemos que se aumente y se potencie precisamente la utilización del ferrocarril para el transporte de viajeros, estamos convencidos de que la inversión que tendría que hacer el Ministerio de Fomento, aunque fuera costosa, sería mucho más beneficioso para los usuarios del ferrocarril, en concreto en esta localidad. Es más, señorías, hay una proposición no de ley, aprobada por unanimidad de las Cortes Valencianas, presentada por el Grupo de Esquerra Unida-Els Verds, por la que se acordó en el Pleno de las Cortes Valencianas, celebrado en Xátiva en el mes de octubre, que se instara al Gobierno para que se tomaran las medidas necesarias para que la estación vieja del ferrocarril de Vallada fuera utilizada. Repito que es un acuerdo unánime de la Comunidad Valenciana, representada por sus Cortes, para que el Ministerio de Fomento adopte una iniciativa y modifique su decisión actual.

Nuestra proposición no de ley plantea que se revoque la decisión de trasladar la estación y que, por tanto, se mantenga la que se utilizaba hasta ese momento. Esta iniciativa consta de un segundo punto que retiro en este momento, señorías, dado el tiempo transcurrido desde que se presentó la proposición no de ley, que fue en mayo de 1997, cuando a pesar de estar en funcionamiento la estación no estaba terminada. Lo que está claro es que ahora ya no se puede pedir la paralización de las obras porque éstas están concluidas y en funcionamiento la estación desde el mes de marzo del año pasado.

Por tanto, señorías, la iniciativa quedaría exclusivamente con el primer punto. Desde luego, nuestro grupo parlamentario no está dispuesto a aceptar, como ha venido diciéndose en los escritos que se han trasladado desde el Ministerio de Fomento a la Delegación del Gobierno de Valencia, al ayuntamiento de Vallada, que la imposibilidad de la utilización de la estación antigua está basada, única y exclusivamente, en criterios técnicos, por una situación que esta diputada no va a entrar a valorar. Tenemos el convencimiento de que, en nuestra sociedad, las trabas técnicas, hoy, en 1998, a pocos años de entrar en el siglo XXI, no pueden ser impedimento para dar un buen servicio ferroviario a las poblaciones, en concreto a la población de Vallada, y tampoco, desde nuestro punto de vista, el criterio economicista tiene que ser el que redunde en favor de la no utilización del ferrocarril y de la no prestación de un buen servicio.

Señorías, esperamos el mantenimiento de las posiciones de todos los grupos parlamentarios que estamos hoy en esta Comisión, que también formamos parte de las Cortes Valencianas, que en aquel momento votamos por unanimidad una proposición no de ley y hoy no hay motivos para que no sea de la misma manera.

El señor **PRESIDENTE:** Permítame que le pregunte. ¿Lo que se retira en la proposición no de ley es el punto b)?

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Sí señor presidente, eso es lo que se retira.

El señor **PRESIDENTE:** No se han presentado enmiendas a esta proposición no de ley, por lo cual, pregunto, ¿grupos que desean hacer uso de la palabra? **(Pausa.)**

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

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Intervengo en nombre de Unión Valenciana para dar, en primera instancia, el apoyo a la proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, relativa a la construcción de una nueva estación de ferrocarril en la localidad de Vallada, más concretamente en lo que hace mención en el punto primero al uso en el futuro de la antigua estación de Renfe, ya construida, consolidada y mejor comunicada con el municipio de Vallada, que es el lugar que ha sido utilizado durante los años en los que esta línea de ferrocarril pasaba a escasos minutos del término municipal de Vallada.

Unión Valenciana sale en defensa de esta proposición no de ley porque entendemos que es coherente y sensata,

coherencia y sensatez que Unión Valenciana ha mantenido en este tema en el ayuntamiento de Vallada, en las representaciones comarcales, en las Cortes Valencianas y en el propio Congreso en defensa de esa utilización y de que el nuevo trazado de la línea de ferrocarril Madrid-Valencia tuviera en la antigua estación de Vallada su parada tradicional, como venía siendo habitual en los últimos años. Digo lo de la coherencia porque en el ayuntamiento de Vallada, del año 1991 al año 1995, regentado por Unión Valenciana, ya se manifestó, con claridad y rotundidad, el mantenimiento de la antigua estación de esta localidad para prestar el servicio a los vecinos. Había motivos más que sobrados: la cercanía con el municipio, el poco o escaso tráfico que hay entre dicho municipio y la antigua estación de Vallada; una carretera en condiciones, alumbrada, donde, por comodidad y por servicios, los ciudadanos muy fácilmente accedían a la antigua estación de tren para hacer sus conexiones con Valencia, sobre todo la línea de cercanías, y otros viajes de largo recorrido que tenían la parada en esa antigua estación.

Por tanto, y por respeto escrupuloso a la sede parlamentaria donde reside la soberanía popular de todos los valencianos, las Cortes Valencianas —que no se olvide—, Unión Valenciana junto con el resto de grupos parlamentarios, unánimemente, en el Pleno celebrado en Xàtiva el día 8 de octubre de 1997, con intervenciones —que aquí está el «Diario de Sesiones» de las Cortes Valencianas— de todos los grupos parlamentarios —el Grupo Mixto, Izquierda Unida, Grupo Popular, Grupo Socialista y Unión Valenciana— dieron el apoyo unánime, repito, a esta petición no sólo de los vecinos de Vallada sino de toda una comarca. Y aunque haya alguna pega técnica, según dicen algunos, es una cuestión de justicia y de comodidad para el usuario del ferrocarril, ya que en esos municipios hay muchos ciudadanos que no tienen otro vehículo de transporte que el del tren, la posibilidad de un medio rápido de comunicación con la ciudad de Valencia, incluso con los centros comerciales de municipios próximos que utilizan esa línea, como pueda ser a Xàtiva u otros municipios de la ribera.

Nosotros pensamos que sería coherente la posibilidad de rectificar. Sabemos que la obra del apeadero nuevo está hecha; que puede haber alguna problemática técnica, pero que con voluntad política se puede solucionar la cuestión y se puede atender la demanda no sólo del Ayuntamiento de Vallada, de los vecinos de Vallada usuarios del ferrocarril, sino de la votación, del acuerdo solicitando este extremo por las Cortes Valencianas en octubre del año 1997. Tampoco hará falta redundar en más argumentos.

Los planteamientos de Izquierda Unida defendidos hoy son los que su portavoz defendió en las Cortes Valencianas en octubre de 1997. Los que me imagino que va a utilizar el portavoz del Grupo Socialista son los que su portavoz en las Cortes Valencianas utilizó en octubre de 1997. Los argumentos que está utilizando Unión Valenciana aquí son los que defendió en ese Pleno celebrado en Xàtiva Unión Valenciana en boca de su portavoz allí, Filiberto Crespo Sampedro, que yo repito textualmente, y aquí está el «Diario de Sesiones». Lo que le pido al Grupo Parlamentario Popular es que su portavoz, hoy, ahora, asuma los compromisos,

las palabras y la votación que su compañero, Fernando Giner, alcalde de Vallada, defendía en ese Pleno, reivindicando, como ya había reivindicado desde el año 1991, que la línea de ferrocarril Madrid-Valencia tuviera la parada rigurosa, clara y rotunda en Vallada, por supuesto, en el término municipal, pero que esa parada se realizara donde se había realizado siempre: en la antigua estación, por las razones que argumentaron todos los grupos, que estamos argumentando hoy y que, por su propio peso se cae, son de lógica aplastante.

Insisto en que lo que pido es que, por coherencia, se mantengan esos planteamientos, se respete el acuerdo de las Cortes Valencianas, pero, en última instancia, se refuerce y se atienda la petición del Ayuntamiento de Vallada, que representa los intereses de los valladinos en defensa de que el ferrocarril tenga su parada en la antigua estación, como así fue y así debería continuar en el futuro.

Por todo ello, la posición de Unión Valenciana es la de apoyar esta proposición por coherencia y por sentido común.

El señor **PRESIDENTE**: Por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSALL**: Señor presidente, nuestro grupo está en una línea de, en principio, dar un voto favorable a la proposición no de ley que debatimos, con una solicitud que en su momento haría: cambiar «se revoque» por «se reconsidere», por cuanto nos parece, por la información que tenemos y que nos ha hecho llegar el Ayuntamiento de Vallada, que las justificaciones técnicas que Renfe pueda dar para el uso del nuevo apeadero no son suficientes.

De todas maneras, quiero, para decidir finalmente nuestro voto, escuchar lo que puedan decir los portavoces de los grupos mayoritarios representantes de la zona, para ilustrarme más y ver si verdaderamente nuestro voto va a ser favorable, aunque estamos muy propensos a que así sea si por parte del grupo proponente, en el momento pertinente, se acepta cambiar la palabra «reconsidere» por «revoque».

El señor **PRESIDENTE**: Entiendo, por tanto, que, aunque sea como una enmienda *in voce* (para luego preguntar a la señora Urán), plantea usted este cambio de terminología. (**Asentimiento.**)

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

La señora **PIN ARBOLEDAS**: Señor presidente, hablo en nombre del Grupo Socialista, para fijar posición en la proposición no de ley presentada por los compañeros de Izquierda Unida y anuncio que nuestro voto va a ser favorable, igual que fue favorable en las Cortes Valencianas.

Como ya se ha dicho anteriormente, el Ayuntamiento de Vallada, en la provincia de Valencia, está gestionando ante el Ministerio de Fomento el mantenimiento de la parada de los trenes de la línea Madrid-Valencia en la antigua estación de esta localidad. El cambio de ubicación en el

servicio de cercanías está contemplado dentro del proyecto de remodelación de la citada línea, más concretamente en el tramo comprendido entre la Font de la Figuera y Xátiva. De acuerdo con este plan, la estación de Vallada ha sufrido algunos cambios como consecuencia de la planificación en el trazado en la segunda vía para la circulación de trenes de velocidad alta. En Vallada, la reestructuración ferroviaria ha supuesto el cambio en la parada de ese servicio de transporte. De esta forma, la construcción de una nueva estación ha aumentado la distancia de la población en más de 1,5 kilómetros y es menos accesible que el antiguo apeadero. Además, hay que añadir el mal estado en que se ha quedado el acceso a la nueva parada de Renfe por el puente, la falta de iluminación y la mala señalización del tramo que la separa del municipio.

Por todo ello, el Grupo Socialista en las Cortes Valencianas, el 16 de mayo de 1997, presentó una proposición no de ley en la que se dirigía al Gobierno de la nación para que estudiara la recuperación y el mantenimiento de la antigua estación de ferrocarril de Vallada, en la línea férrea Valencia-Madrid, en el tramo de Font de la Figuera a Xátiva, realizadas las obras necesarias de infraestructura en la citada estación. Dicha proposición no de ley fue aprobada en las Cortes Valencianas, hay que decir que en aquel momento, con el voto en contra del Partido Popular.

Un año después, el 8 de octubre de 1997, en Xátiva, justamente donde se trasladaron las Cortes Valencianas, cerca de la localidad de Vallada, el Grupo Izquierda Unida presentó otra proposición no de ley, como ha dicho la compañera que me ha precedido en el uso de la palabra, que fue aprobada por unanimidad de todos los grupos allí presentes, incluido el Partido Popular. Por ello, como ha dicho anteriormente el compañero de Unió Valenciana, se pide a los compañeros del Grupo Popular que asuman los compromisos que en aquellas Cortes Valencianas su grupo adquirió. Además, el municipio de Vallada viene reivindicando que vuelva a su uso normal la antigua estación que estaba ya antes de que se construyera el actual apeadero, no encontrando justificación alguna en la eliminación de un edificio que prestaba con garantías su función y que resultaba más accesible a todos las usuarias y usuarios.

En el mes de mayo de 1996, después de varias gestiones realizadas por los representantes municipales, el Ministerio de Fomento justifica el cambio de emplazamiento del apeadero por razones técnicas y de trazado y por la propia funcionalidad de la explotación. Es importante señalar que en ese momento aún no se habían iniciado las obras del nuevo apeadero y, por tanto, se estaba a tiempo de poder aportar soluciones al problema que afecta gravemente a los intereses del municipio de Vallada.

En concreto, y para resumir, ¿qué piden los habitantes de Vallada y sus representantes municipales? Primero, que la antigua estación vuelva a ser utilizada y que los trenes vuelvan a parar en esta estación; segundo, no piden ningún cambio de planes de vías ni la creación de nuevas playas y, tercero, que se construya un paso elevado o un paso subterráneo para acceder a una parte u otra de la vía.

Teniendo en cuenta el sentir unánime de toda la población de Vallada, manifestado a través de sus legítimos re-

presentantes municipales y de la plataforma creada para reivindicar que la parada del tren vuelva a realizarse en la antigua estación, es por lo que pido a todos los grupos políticos aquí presentes que apoyen la proposición no de ley presentada por Izquierda Unida.

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

El señor **PASCUAL MONZÓ**: Señorías, nos encontramos con esta proposición no de ley ante un tema de delicada solución, que afecta a un pueblo valenciano como es el de Vallada. Digo de delicada solución porque la nueva estación de Vallada, alejada del pueblo, ni mucho menos satisface las necesidades del pueblo porque tenía mucho más fácil acceso la anterior estación. Pero, señorías, esta estación es consecuencia del nuevo trazado de la línea de ferrocarril que ya se ha citado anteriormente. Estas obras se remiten a varios años antes, en concreto, al año 1993, o al año 1995 en que se hizo la presentación del proyecto de la obra en el ayuntamiento. Todo el mundo está de acuerdo en que la nueva ubicación de la estación no es la más adecuada, pero resulta que esa estación es la que hay actualmente.

La voluntad del pueblo está clara. La voluntad de los distintos portavoces que me han precedido en el uso de la palabra no la veo tan clara, porque en algunos casos es bastante sectaria y en algún otro, como en el del Grupo Socialista, es hipócrita. (**Rumores.**) Lo digo, señorías, porque la estación entró en funcionamiento el 2 de marzo de 1997 y la presentación de la proposición no de ley de Izquierda Unida es del 14 de mayo de 1997. Ya, muy acertadamente, la proponente ha pedido que se retire el punto b), que se paralicen, en consecuencia, las obras de construcción de la nueva estación de ferrocarril, pero, efectivamente, se ha llegado tarde. A mí me hubiera gustado que esta iniciativa de Izquierda Unida se hubiera planteado aquí no este año pasado, sino la pasada legislatura, cuando todavía se estaba a tiempo de modificar el trazado, de dar otra solución, y no ahora, a hechos consumados, que para pescar votos en el pueblo de Vallada se dice lo que la gente quiere oír. Se plantea una vez realizadas las obras, una vez finalizado el proyecto, una vez hecha la inversión y una vez gastado, no por este Gobierno sino por el Gobierno anterior socialista, como reconoce en la proposición no de ley la proponente, el dinero de los contribuyentes y, según denuncia la proposición no de ley, y además ahora la apoya el Partido Socialista, habiendo hecho un mal uso del mismo, porque no ha dado satisfacción a las necesidades del pueblo. Lo que parece ahora absurdo es volver a hacer una inversión, que tendría que ser grande para poder volver a usar la antigua estación, que técnicamente es difícil.

Señorías, como se ha citado aquí, el alcalde de Vallada ha peleado denodadamente desde su ayuntamiento para que, en su momento, se modificara la propuesta del anterior Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Son innumerables las cartas y las alegaciones que presentó el ayuntamiento, dirigidas al Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente y al delegado del Gobierno, en

las que se rechazaba en su momento, antes de hacer la inversión, la obra de la estación que se pretendía hacer. La postura del Partido Popular ha quedado clara durante todo el proceso, pero ahora, cuando tenemos responsabilidad de gobierno —y eso algunos partidos, como el Partido Socialista que tiene responsabilidad de gobierno, tenían que tenerlo en cuenta, parece que se le ha olvidado, o el Partido de Unión Valenciana, que tiene responsabilidades de gobierno en la Generalitat Valenciana, debía tener también algo más de sentido común—, no podemos jugar con el dinero de los ciudadanos haciendo y deshaciendo constantemente.

Por lo tanto, señorías, desde el Grupo Parlamentario Popular, grupo que sustenta al Gobierno de la nación, tenemos que decir que el nuevo trazado de la doble vía para las velocidades de circulación de 200-220 kilómetros que tiene la nueva vía Xàtiva-Fuente la Higuera, y obligado por las condiciones de contorno y la explotación ferroviaria, deja en curva la zona correspondiente a la estación actual, no pudiéndose instalar los desvíos necesarios de la nueva playa, porque, señorías, es obligatorio hacerlo en recta. Esto ha hecho necesario desplazar a zona de trazado recto la nueva estación, aunque se ha procurado disminuir al máximo la distancia entre el antiguo y el nuevo edificio de 920 metros. Por tanto, la razón que imposibilita acercar más la estación al casco urbano de Vallada son los condicionantes técnicos de trazado y la propia funcionalidad de la explotación con las nuevas características de la línea. Desde el Grupo Popular se hubiera querido que desde un principio se hubiera tenido en cuenta esto, se hubiera modificado el trazado de las líneas y se hubiera podido mantener la estación o si no, por lo menos, una mucho más cercana a la ciudad. Pero los hechos están ahí, los hechos que nos hemos encontrado son éstos y lo que nos parece desca-bellado es malgastar el dinero de los contribuyentes porque habría que deshacer muchas obras hechas por gobiernos anteriores, con las que no estamos de acuerdo, pero no creemos que ni la ética ni el sentido común nos lo aconsejen.

La postura del Partido Popular ha quedado clara constantemente, lo mismo que la de su alcalde. Por lo tanto, el Grupo Popular ofrece una enmienda transaccional al grupo proponente en el sentido de que el Ministerio de Fomento remita a la Comisión de Infraestructuras del Congreso, en un plazo de tres meses, un informe técnico sobre la viabilidad del uso de la antigua estación de ferrocarril. Por lo tanto, la voluntad del Partido Popular es intentar por todos los medios darle solución, pero, indudablemente, con las explicaciones técnicas que acabo de precisar. **(Una señora diputada: ¡Es el más grande, sí señor!)**

El señor **PRESIDENTE:** Es habitual en las proposiciones no de ley dar término con las intervenciones y que sólo sea la proponente la que decida sobre las enmiendas que se plantean, pero, dado el contenido de la intervención del señor Pascual **(Risas.)**, abrimos un turno de réplica, como mucho, de tres minutos.

Por el mismo orden en que se han producido las primeras intervenciones, para este turno de réplica —luego le

daré la palabra a la señora Urán para la aceptación o no de las enmiendas planteadas—, tiene la palabra la señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** Señorías, de la intervención del portavoz del Grupo Popular desde luego no se desprende la intención de llegar a acuerdos, porque lo que no se puede hacer es empezar la intervención con ese tipo de descalificaciones. No sé si darme por aludida por lo de sectaria, pero desde luego no voy a entrar en ese tipo de descalificaciones que no nos conducen a ningún sitio. Lo que sí que voy a alegar, señor presidente, es que desde luego mi grupo parlamentario presenta las iniciativas cuando las considera oportunas. Por lo tanto, si nos cabe responsabilidad por no haberla presentado en la legislatura pasada como grupo en la oposición, la misma responsabilidad le cabe al Grupo Popular, que además se le supone que tenía la información puesto que gobierna el ayuntamiento afectado en este caso, y no la presentó tampoco. Por lo tanto, señorías, se nos podría achacar a todos y cada uno de los grupos trabajar para tener más votos en determinados sitios, pero, por lo menos, habría que achacárselo al grupo que así lo plantea, cuando, teniendo en sus manos el gobierno de la Generalitat y el gobierno del Ayuntamiento de Vallada, vota a favor de una resolución similar en las Cortes Valencianas, no se quiere enfrentar a su electorado y ahora llega aquí y nos alega que por ética, por coherencia o por sensatez y por no despilfarrar los recursos de los ciudadanos de todo el Estado español no se puede aceptar una iniciativa de estas características.

Señorías, eso es un doble lenguaje, es realmente manipular al electorado decir en un sitio una cosa y en otros decir otra en función de los intereses que en cada lugar se pretenden defender. Desde luego, nuestro grupo parlamentario es coherente con lo defendido en las Cortes Valencianas, por nuestros representantes, con lo planteado por nuestro concejal en el Ayuntamiento de Vallada y, por lo tanto, es igualmente coherente con lo que defendido y planteado aquí por esta portavoz y por nuestro grupo parlamentario, el Grupo Federal de Izquierda Unida.

Nada más.

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

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Voy a ser muy breve. Simplemente quiero recordar las palabras con las que iniciaba mi intervención: coherencia y responsabilidad, que son precisamente los adjetivos que Unión Valenciana se puede aplicar a sí misma en esta cuestión, y así se está reconociendo. En el Ayuntamiento de Vallada, en la Diputación Provincial de Valencia y en las Cortes Valencianas ya hemos mantenido este planteamiento en la legislatura 1987-1991 y en la legislatura 1991-1995 y, si estamos por repasar las coherencias y las responsabilidades, miren en la hemeroteca del Congreso y verán que Unión Valenciana ya presentó en 1992 en todas las instancias la inquietud manifestada por el Ayuntamiento de Vallada, ya que el trazado nuevo de la línea de ferrocarril dejaba fuera

de uso la antigua estación de ferrocarril; por tanto, coherencia y responsabilidad. Y precisamente porque somos copartícipes del Gobierno, en el debate que se hizo en las Cortes Valencianas se buscó el máximo consenso, debido a la petición de todos los grupos del Ayuntamiento de Vallada, donde se reproduce la composición de las Cortes Valencianas, y el día 8 de octubre de 1997 se consiguió el apoyo de todos los partidos —repito, coherencia y responsabilidad—, de todos los grupos en las Cortes Valencianas.

Respecto a los adjetivos calificativos, yo no me siento aludido. Usted, señora Urán, tenía la duda de si sentirse o no aludida; yo no tengo ninguna duda, porque sectarios e hipócritas son aquellos que, según estén en el Gobierno o en la oposición, en un pueblo, en una comarca, en una diputación o en un parlamento autonómico o nacional usan unos argumentos totalmente contrarios a los que ha utilizado su interlocutor en el pueblo, en la comarca, en la diputación o en las Cortes Valencianas. Ésos son los que producen conductas o actuaciones hipócritas y sectarias, pero eso lo valorará el electorado y los ciudadanos de cada municipio o comunidad.

Sí puedo entender, aunque no la comparto, la intervención final, en teoría la intervención técnica del portavoz del Grupo Popular, ya que es un razonamiento técnico que puede ser lo más serio de toda su intervención, pero que choca frontalmente con el planteamiento de enmienda que hace. Habla de solicitar al Ministerio de Fomento un informe respecto al uso o no uso cuando ha leído ya un informe técnico en el que se dice que no cabe hacer eso. ¿Vamos a pedir al Ministerio una cosa que usted ya tiene, que nos ha leído hoy, de que técnicamente es inviable? Como digo, la parte técnica la puedo entender, pero no la comparto.

Y respecto a su intervención política, no voy a entrar a replicar, porque ya le digo que no me he sentido aludido en absoluto, pero sí quiero decirle con todo el ánimo, con todo el respeto y con toda la cortesía parlamentaria que la primera parte de su intervención ha sido realmente patética.

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

El señor **SEDÓ I MARSAL**: También voy a ser muy breve.

En cuanto a los calificativos que ha empleado en su intervención el portavoz del Grupo Popular, nuestro grupo y yo mismo no nos sentimos identificados. La palabra hipócrita iba muy concretamente dirigida y lo de sectario tampoco siento que me aluda en este asunto, ya que mi intervención está muy clara en el aspecto técnico, en cuanto a si es válido lo que se ha hecho, aunque fuese hecho anteriormente, que es algo que me da igual. Quizá entonces hubiésemos podido trabajar esto mejor y no haberlo hecho, pero la solicitud que hace el ayuntamiento de Vallada es muy lógica y tampoco veo que sea tan difícil que el tren vuelva a parar en la antigua estación, que, según tengo entendido, está en muy buenas condiciones. Por tanto, yo me mantengo en proponer la palabra reconsidere, ya que ahí in-

cluso podría quedar incluida la transacción que se ofrece por el Grupo Popular.

El señor **PRESIDENTE**: Tiene la palabra la señora Pin.

La señora **PIN ARBOLEDAS**: Quiero decirle al portavoz del Grupo Popular que no ofende quien quiere, sino quien puede. Efectivamente, yo no me he sentido ofendida, pero no sé si el portavoz del Grupo Popular, al empezar su intervención diciendo que el Grupo Socialista, su portavoz, es hipócrita, quiere justificar de alguna forma el voto favorable que el Grupo Popular hizo en las Cortes Valencianas, justamente en Játiva. Por tanto, no me siento ofendida.

Sí le diría que, cuando habla de ética y de sentido común, repase la ética y sentido común del Grupo Popular en todas aquellas obras que el Partido Socialista empezó cuando gobernaba y que ellos han paralizado. Cuando se habla de solidaridad hay que recordar al Grupo Popular que ya lleva tres años gobernando en la Generalidad, dos en el Estado español y seis en el ayuntamiento de Vallada. En consecuencia, practiquen la solidaridad y no vengan aquí a justificarse con un voto que, como han dicho mis compañeros anteriormente, depende de dónde se encuentren; según donde se encuentren, eso votan.

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

El señor **PASCUAL MONZÓ**: Indudablemente, este portavoz no tenía intención de herir las susceptibilidades de la forma en que se han herido; cada uno se sentirá herido en la medida en que se sienta responsable.

Indudablemente, aquí hay una obra, hay un hecho, que en su momento fue responsabilidad de un partido político y ahora no asume esa responsabilidad votando en contra de lo que hizo. Lo siento por ellos; que cada uno se considere como quiera considerarse. Desde luego, la voluntad del Partido Popular ha sido la de que esta estación nueva no hubiera estado ubicada donde está, sino que se hubiera mantenido la anterior, pero, señorías, vuelvo a repetir que cuando el Partido Popular llegó a las tareas de Gobierno se encontró con una serie de hechos consumados, con una estación nueva, con una realidad ya existente, y no queremos despilfarrar más dinero de los contribuyentes cambiando la estación, cosa que resulta bastante cara ya que no es tan fácil como aquí se ha dicho. Nuestra voluntad hubiera sido ésa, pero hay muchas cosas que uno tiene que asumir cuando llega al Gobierno y una de ellas ha sido la nueva estación de Vallada. Por tanto, la solución no es política, como aquí se pretende dar a entender, sino técnica. Eso es lo que hay.

Nos hubiera gustado que el Grupo de Izquierda Unida hubiera aceptado la enmienda transaccional, aunque también me parece aceptable la enmienda que ha presentado el Grupo Catalán modificando una palabra, con lo cual, si lo aceptara el grupo proponente, incluso el Grupo Popular también estaría de acuerdo.

El señor **PRESIDENTE:** Tiene la palabra la señora Urán para decir cuáles son las enmiendas que acepta o rechaza.

La señora **URÁN GONZÁLEZ:** En primer lugar, quiero decir que este grupo parlamentario no va a aceptar la enmienda planteada por el Grupo Popular. Damos por sentado que cuando el Ministerio de Fomento se ha dirigido por escrito al Ayuntamiento de Vallada, a través de la Delegación de Gobierno, indicándole los problemas técnicos que podría acarrear el cambio de la estación, es que tenía un informe técnico previo. Por tanto, resulta obvio que si pidiéramos un informe técnico, nos llevaría a la conclusión de que técnicamente no es posible. Como nuestro grupo parlamentario considera que no es un problema sólo y exclusivamente técnico, sino que realmente es un problema económico y, por tanto, de solución política, de decisión política, no vamos a aceptar la enmienda que ha presentado el Grupo Popular. Sí aceptamos la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), entre otras cosas, porque consideramos que la palabra que se pretende modificar entra dentro del sentido de nuestra proposición no de ley. Desde luego, estamos convencidos de que tanto al revocar como al reconsiderar estamos planteando que se vuelva a la utilización de la estación antigua. Es una proposición no de ley que esperamos que el Gobierno, en caso de que sea aprobada, lleve a efecto en el tiempo más breve posible. En consecuencia, sí aceptamos la transaccional presentada por el Grupo parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

— **RELATIVA A LA CONCESIÓN DE EXPLOTACIÓN DE LA AUTOPISTA A-7 A LA EMPRESA AUMAR. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO (Número de expediente 161/000573).**

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A LA NO PRÓRROGA DE LA CONCESIÓN ADMINISTRATIVA DE LA AUTOPISTA A-7. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000607).**

— **SOBRE EL RESCATE DE LA CONCESIÓN DE LA AUTOPISTA A-7. PRESENTADA POR EL GRUPO PARLAMENTARIO FEDERAL DE IZQUIERDA UNIDA (Número de expediente 161/000027).**

El señor **PRESIDENTE:** Pasamos a debatir conjuntamente las proposiciones 4, 5 y 6 del orden del día, que hacen referencia: a la concesión de explotación de la autopista A-7 a la empresa Aumar, del Grupo Mixto; a la no prórroga de la concesión administrativa de la autopista A-7, del Grupo Socialista, y al rescate de la concesión de la autopista A-7, del Grupo Federal de Izquierda Unida. Las vamos a debatir conjuntamente y el orden de debate será el siguiente. En primer lugar intervendrá, por parte

del Grupo Mixto-Unión Valenciana, el señor Chiquillo; posteriormente, por el Grupo Federal de Izquierda Unida, la señora Urán; y por el Grupo Socialista, el señor Boix. Existen también unas enmiendas presentadas por Nueva Izquierda, perteneciente al Grupo Mixto, que probablemente defenderá el señor Chiquillo, a quien ruego que, cuando realice su intervención, al igual que pido al Grupo Federal de Izquierda Unida y al Grupo Socialista, defienda conjuntamente las enmiendas presentadas por su grupo a otras proposiciones. Posteriormente habrá un turno de intervenciones de los demás grupos, probablemente de Convergència i Unió, terminando el señor Ortiz, por el Grupo Parlamentario Popular. Por último, haríamos ya el planteamiento de qué enmiendas se admiten y cuáles no se admiten.

Para defender su proposición no de ley y las enmiendas de Nueva Izquierda que considere oportunas, tiene la palabra el señor Chiquillo.

El señor **CHIQUILLO BARBER:** Intervengo, en nombre de Unión Valenciana, para defender la proposición no de ley presentada hace casi un año, relativa a la ampliación o no de la concesión administrativa a Aumar de la explotación de la autopista A-7.

En el momento de su presentación, como decía, hace casi un año, se debatía el sí o el no de esa ampliación de la concesión, lo que ya justifica de por sí el que hayamos presentado una enmienda, tanto Unión Valenciana como el señor Alcaraz, integrado también en el Grupo Mixto, en orden a su actualización en vista de los hechos acaecidos, puesto que, a finales de octubre del año pasado, se firmó el acuerdo de prórroga de la concesión. Indudablemente se hacía necesaria esa actualización porque el paso del tiempo hace que algunos de los extremos contenidos en la iniciativa presentada en su día han quedado totalmente extemporáneos al día de hoy, mayo de 1998, fecha en que se debate esta iniciativa. **(La señora vicepresidenta, Heras Pablo, ocupa la Presidencia.)**

Señorías, una vez más, nos vemos obligados a tratar en este foro la cuestión de la autopista A-7, la prórroga de la concesión y los extremos que rodean la polémica suscitada, en concreto en la Comunidad Valenciana, donde la autopista A-7 es eje vertebrador y una de las pocas vías de comunicación en el litoral moderna, segura y que los valencianos tienen a su disposición dada la congestión de tráfico que se produce en las carreteras nacionales 340 y 332, carreteras obsoletas, donde las retenciones, la congestión y el desmesurado tráfico pesado hacen muy difícil la circulación por esas vías.

Recordarán mis palabras del pasado 11 de febrero cuando, en la comparecencia del ministro de Fomento, les decía que la suerte estaba echada porque el 31 de octubre se firmó el real decreto, publicado el 1 de noviembre en el Boletín Oficial del Estado, por el que se modificaban determinados términos de la concesión de las autopistas Tarragona-Valencia, Valencia-Alicante y Sevilla-Cádiz, adjudicadas a Autopistas del Mare Nostrum, S. A., concesionaria del Estado. Realmente la suerte estaba echada porque aquella reivindicación de decenas de municipios

del litoral pertenecientes a las provincias de Alicante, Castellón y Valencia, así como de las Cortes Valencianas en reiterados acuerdos plenarios mayoritarios pedían que la concesión de la autopista, que terminaba en el 2006, terminara en dicha fecha, sin que se procediera a ningún tipo de ampliación de esa concesión. Pues bien, esa voz popular, desde el último municipio hasta la máxima institución de la soberanía valenciana, las Cortes Valencianas, fue desoída y el Gobierno dio la espalda a la reivindicación legítima de miles y miles de valencianos que solicitaban que la concesión administrativa concluyera en el año 2006, tal y como estaba establecido en la última prórroga que se concedió en su día por el Gobierno anterior.

En los últimos años, repito, en los debates de política general celebrados en las Cortes Valencianas, se ha planteado, a instancia de diversos grupos parlamentarios, avalladas por peticiones de decenas de ayuntamientos, propuestas de resolución apoyadas por la amplia mayoría de los parlamentarios en esas Cortes, solicitando del Gobierno del Estado que se rescatara la concesión. Visto que ese planteamiento era muy costoso e inviable —soluciones y planteamientos había para todos los gustos—, se produjo un mandato último, claro y rotundo en el debate de política general, celebrado en septiembre de 1997, de que la concesión acabara en el 2006, que era cuando expiraba el mandato de la última prórroga concedida a la empresa Aumar por el Gobierno central y que la rebaja de los peajes en ningún caso fuera inferior al 50 por ciento, que fue el compromiso que asumió el ahora dimitido consejero de Obras Públicas, señor Cartagena, ante las Cortes Valencianas, cuando dijo que en ningún caso la rebaja de los peajes iba a ser inferior al 50 por ciento. Como en otras tantas cosas, incumplió ese compromiso y el peaje fue rebajado en un 30 o en un 40 por ciento, según el tipo de vehículos de que se tratara (ligeros o pesados). Esas mismas propuestas realizadas por un importante número de ayuntamientos (no hace falta citar textualmente todos ellos) fueron también presentadas para el tramo Sevilla-Cádiz y fueron apoyadas, y aquí está la paradoja, por el Grupo Parlamentario Popular en Andalucía diciendo que tenía que acabarse el peaje en esa autovía de concesión en el tramo Sevilla-Cádiz, que es uno de los que se incluyen en este paquete que fue prorrogado el 31 de octubre. Quisiera no ser mal pensado y creer que el Partido Popular ha tomado esa decisión por algunas razones de peso que conocían aquí, en Madrid, pero que sus compañeros de Andalucía o de Valencia desconocían o no estaban muy sincronizados al respecto. Pero estas propuestas no han sido escuchadas por el Gobierno del Estado español, dando prioridad al concepto de negocio privado por encima del valor de servicio público cuando, como ustedes saben, la autopista A-7 es el eje vertebrador de transporte por carretera en la Comunidad Valenciana.

En un reciente debate en el Congreso de los Diputados, el propio ministro decía que cada comunidad optaba por la modernización de un transporte (carretera, ferrocarril o aeropuerto). Pues en el caso de carreteras, en la Comunidad Valenciana, repito, y es un argumento de peso y concluyente, la única carretera moderna, competitiva, segura y no

congestionada es la autopista de peaje A-7. La única alternativa que tienen los ciudadanos de la Comunidad Valenciana es tardar de Valencia a Alicante, por la carretera nacional, tres horas y media o cuatro horas, por la congestión, por las diversas variantes de la nacional afectada; o mientras que un trayecto Valencia-Vinaroz, por la carretera nacional, puede durar dos horas y media, por la autopista no excede de una hora y media; el trayecto Valencia-Alicante, en autopista, puede durar una hora y media y por la carretera nacional, si bien depende de los meses, no baja de las tres horas. Es decir, no hay alternativa y por eso solicitábamos que el Estado recuperara en el año 2006 esa titularidad, lo que permitiría que los ciudadanos de la Comunidad Valenciana contásemos con ese eje vertebrador, esa vía de comunicación en condiciones sin tener que pagar.

Si bien es cierto que no se ha llegado a la rebaja del 50 por ciento que en su momento se pedía, quedándose en un 30 o en un 40 por ciento, dependiendo del tipo de vehículo, como decía anteriormente, la rebaja es apreciable, hay que reconocerlo; no obstante, en el pasado mes de marzo, como conoce el portavoz del Grupo Popular, debido a la inflación y otro cúmulo de circunstancias conexas, se produjo una subida del 2 por ciento del peaje, inflación que evidentemente no se ha producido en el tiempo transcurrido entre la firma del convenio y la subida, lo cual nos lleva a pensar que esa subida estaba pactada antes de la firma y se ocultó. A estas alturas ya podemos empezar a hablar de una prórroga eterna porque, como ustedes saben, ésta no es la primera vez que se sucede, se han producido diversas prórrogas y una más, a los valencianos, no nos ha extrañado. Ha sido una más.

Si hacemos un poco de historia, la concesión de la autopista A-7 se fijó inicialmente en 27 años, en virtud del Decreto de diciembre de 1972. Estamos hablando de que a principios de los setenta es cuando se puso en marcha la concesión, es decir que de los 40 años posibles del adjudicatario se realizó la oferta por 27 años. A todo ello es necesario añadir que ni en las bases de la convocatoria de los años setenta ni en el decreto de adjudicación se contempla la posibilidad de prórroga excedidos los 27 años de concesión, estableciéndose en las bases del concurso un plazo máximo para la concesión de 40 años. La oferta inicial de 27 años sirvió para valorar esta oferta frente a las de los demás, con lo cual la oferta original, presentada por la actual concesionaria, partía con cierta ventaja. Éste es uno de los argumentos jurídicos que se han dado que ponen en ducha la ilegalidad, el proceso no regular en la ampliación de la concesión. Si la concesión se estableció por un número de años y no se estableció posibilidad de prórroga, una prórroga significaría una nueva adjudicación al margen del procedimiento establecido y por ello podría ser declarada nula de pleno derecho. De ahí que el recurso presentado por la Diputación de Cádiz haya sido admitido a trámite y haya ciertas dudas sobre la legitimidad de todos los extremos de la concesión que se amplió el 31 de octubre de 1997, pues el primitivo contrato lo fue por tiempo determinado y sin posibilidad de prórroga, como se establece en el texto vigente en el momento de la concesión, en el año 1972.

A ello habrá que añadir las lógicas repercusiones y, como saben SS. SS., con base en el principio de legalidad que se recoge en nuestra Constitución. La Administración sólo puede hacer lo que la ley le permite y no se permite en ningún caso la prórroga de una concesión en los términos en los que se estableció en sus bases originales. Aún hay más, si el plazo máximo que se establecía en el pliego de condiciones de la concesión era de 40 años, con la oferta inicial más las posteriores prórrogas supone superar este plazo máximo desde 1972 hasta el 2019, con lo cual han transcurrido bastante más de 40, 47, siete más de lo previsto como período máximo en el pliego de condiciones, con lo que también se vulnera el concurso inicial.

Ahora se habla de la prórroga para mantener el equilibrio financiero de la concesión derivado de la reducción de tarifas, y con el aumento de la inflación del 2 por cien en marzo ha quedado bastante mermada esa posibilidad de pérdida por parte de la empresa. No hay que olvidar que, frente al derecho del concesionario al mantenimiento del equilibrio económico, legítimo en una empresa privada, existe también la prohibición del enriquecimiento sin causa del mismo, y por lo que hemos estudiado en profundidad del informe económico-financiero que presenta Aumar para avalar su petición de prórroga 13 años, el negocio redondo para Aumar ni lo es para los ciudadanos ni para las arcas del Estado, porque el Estado obliga a Aumar a bien poco y ésta le saca unas contrapartidas por la ampliación de 13 años, hasta el 2019, que a cualquier empresa que optara a un concurso en régimen de explotación por concesión le gustaría tener, porque ahí están los resultados económicos y las repercusiones en la Bolsa.

Son conocedores de los amplios beneficios de la empresa Aumar, de su cuenta de explotación; su cotización en Bolsa a los pocos días de esta concesión es, cuanto menos, sospechosa. Una vez más, el Gobierno ha velado por los intereses de la gran empresa frente al de los ciudadanos que ven cómo una infraestructura necesaria para su desarrollo y el único eje del que goza la Comunidad Valenciana de norte a sur y sin vías alternativas seguirá siendo pagada por todos casi 20 años más de lo previsto; un negocio redondo para algunos en detrimento de una gran mayoría.

Ya se ha abusado bastante añadiendo 20 años a los 27 años iniciales. La autopista ha sido suficientemente amortizada, como así lo refleja algún estudio y, teniendo en cuenta que la última prórroga se encuentra recurrida ante la Sala de lo Contencioso-Administrativo del Tribunal supremo por la Diputación de Cádiz, la última prórroga supone un esquinazo a algunos textos legales y a todos los ciudadanos, que son los que han sufrido la burla y tienen que seguir usando estas vías de comunicación pagando un peaje.

Por tanto, doy por defendida la proposición, actualizada con esa enmienda que presentamos a nuestro propio texto, que he presentado a los demás grupos, en la que solicitamos se revoque el acuerdo contemplado en el Real Decreto 1674/1997, de 31 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas adjudicatarias a la mercantil Autopistas del Mare Nostrum, S. A., concesionaria del Estado, por los argumentos que he

reiterado en mi intervención. En los mismos términos doy por defendida la enmienda presentada por el compañero del Grupo Mixto, el señor Alcaraz, en la que solicitamos se revoque el acuerdo alcanzado con la empresa Aumar por ser lesivo a los intereses de los ciudadanos y esquivar algunos preceptos legales y la concesión original por la que se rigió la concesión a la empresa Aumar en los años setenta.

Quedo a expensas de los demás grupos parlamentarios para que fijen su posición e intentaríamos, sobre el planteamiento de solicitar la revocación del acuerdo, presentar una enmienda transaccional para conseguir y conjuntar un amplio acuerdo que permita lo que los ciudadanos de la Comunidad Valenciana, diversos ayuntamientos y las Cortes Valencianas han solicitado, es decir, que este acuerdo no tenga valor, sea revocado y que la concesión a la empresa Aumar acabe en el 2006.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Entiendo que ha defendido usted también la posición de Nueva Izquierda en el mismo turno.

A continuación, tiene la palabra, por Izquierda Unida, la señora Urán para hacer la defensa de su proposición no de ley.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Nuestro grupo parlamentario va a defender una iniciativa que después de los acontecimientos acaecidos durante el año pasado no tendría demasiado sentido. Hay que tener en cuenta que esta iniciativa está presentada en el mes de abril de 1996 y, por tanto, en aquel momento planteábamos que se estudiaran las medidas para el rescate de la concesión y no se mantuviera ningún tipo de acuerdo con la empresa concesionaria que supusiera una ampliación de la concesión de esta autopista. Esto ha quedado desfasado por el hecho de haberse producido ya, a través de un real decreto, el aumento del tiempo de la concesión de explotación de la A-7 a la empresa Aumar y, por tanto, voy a defenderla en los términos en los que el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto lo ha hecho recientemente; es decir, amparándonos en las enmiendas que se han presentado y reflejan el sentido de los muchos acuerdos adoptados en las Cortes valencianas a este respecto.

Señorías, cabe repetir para ver si al final terminamos enterándonos todos los representantes de los ciudadanos y de las ciudadanas en estas Cortes, que la A-7 es el eje vertebrador del arco mediterráneo, en especial en la Comunidad Valenciana. El uso de esta autopista está muy penalizado y no ha conseguido rebajar los costos el aumento de la concesión. Compartimos lo que ha dicho el portavoz del Grupo Parlamentario Mixto porque este acuerdo no ha supuesto un abaratamiento real y práctico para los usuarios de la A-7. No solamente no se han tenido en cuenta los intereses de los ciudadanos, sino que, aunque se habla mucho de la necesidad de favorecer a las empresas para un mejor desarrollo, tampoco se ha tenido en cuenta el interés económico del empresariado valenciano a la hora de poder utilizar un eje como es la A-7 dentro de nuestra Comunidad Valenciana.

Se mantiene a través de este aumento de la concesión una situación discriminatoria que al Estado le cuesta grandes sumas de dinero. Tanto que se alude al buen uso que se ha de hacer de los recursos públicos, sin embargo, no nos podemos sentir satisfechos por el uso que se hace de los recursos públicos en este tema en concreto. Señorías, el coste económico que supone no solamente el adecuar la nacional que ha de ser utilizada como alternativa a la A-7, sino las variantes que se tienen que proyectar y ejecutar para eliminar las travesías de las poblaciones, suponen un coste económico para las arcas públicas ingente.

Si además tenemos en cuenta que el Estado también abona para este autopista una cantidad importante en concepto de seguro de cambio en favor de la empresa concesionaria, estamos hablando de cifras muy elevadas. Si luego tenemos en cuenta no solamente el coste económico, sino un coste que no se puede valorar económicamente, pero que desde nuestro punto de vista es tan importante o más que el coste económico, como es el impacto ambiental que supone el tener que hacer precisamente estas variantes, la cuestión es más evidente. En una zona donde el equilibrio medioambiental es bastante frágil y que está en situación muy delicada cuando no en algunas ocasiones irrecuperable, el tener que hacer mayores impactos construyendo variantes supone depredar mucho más el medio ambiente y no mejorar la situación de comunicación de nuestra comunidad autónoma ni favorecer los intereses de los ciudadanos y de las ciudadanas de nuestra comunidad.

Señorías, consideramos que la autopista está suficientemente amortizada por los años que ha tenido la concesión de explotación. A ninguna empresa que no le supusiera beneficios la veríamos negociando con ningún gobierno el continuar explotando una vía de comunicación si eso no le supusiera un verdadero beneficio y un verdadero negocio. Desde luego, en los términos en que se ha negociado la ampliación de la concesión, es un negocio totalmente redondo —estoy de acuerdo con el portavoz del Grupo Mixto— y va a suponer grandes beneficios, beneficios que no van a revertir en los ciudadanos y ciudadanas de la Comunidad Valenciana ni en nuestros empresarios ni van a contribuir al desarrollo económico y territorial de nuestra comunidad.

Señorías, somos partidarios de que se rescate la concesión de la autopista, de que no se vuelva a prorrogar a partir del año 2006, cuando finaliza la concesión. Estamos dispuestos a aceptar la enmienda que ha presentado el Grupo Mixto y a que se convierta en una iniciativa que se apruebe por unanimidad, si no por mayoría, en esta Comisión para instar al Gobierno a que revoque el acuerdo alcanzado. Por nuestra parte, estaríamos dispuestos a aceptarla como transaccional a nuestra iniciativa para que fuera apoyada por toda la Comisión.

Apelamos a la coherencia que se debe tener cuando se está representando a los ciudadanos y ciudadanas en las diferentes instituciones. Si estamos dispuestos a apoyar una iniciativa en una comunidad autónoma porque así nos lo demandan nuestros ciudadanos, no seamos incoherentes no haciendo lo mismo en esta institución, donde también

representamos a los ciudadanos y ciudadanas, y respetemos el interés que puedan tener las comunidades autónomas a la hora de vertebrarse. Si fueran ciertas las palabras del ministro de Fomento en la comparecencia que tuvo lugar en esta Comisión, en relación con una situación similar sobre las concesiones de las autopistas, y fueran los ciudadanos y ciudadanas de las comunidades autónomas quienes eligieran cuáles son las vías de comunicación y transporte que más benefician a su desarrollo, no estaríamos discutiendo el rescate de la concesión de la A-7, porque la voz del pueblo valenciano es unánime en este sentido y lleva años reclamando el rescate de esa concesión y que se mejoren las vías de comunicación de nuestra comunidad no solamente por carretera sino también por ferrocarril. Si realmente fuera así, estaríamos discutiendo de otras cosas, no del rescate de una concesión.

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

El señor **BOIX PASTOR**: Señorías, a este diputado le habría gustado, entre tantas cosas, no haber tenido que presentar esta proposición por no existir peligro alguno para que la concesión de la A-7 finalizara, como estaba previsto, en el año 2006, pero mucho menos agradable ha sido tener que enmendar nuestra propia proposición no de ley, producto del actual acuerdo alcanzado por el Gobierno y la empresa concesionaria de la explotación; acuerdo que proroga trece años más las expectativas que tenían los valencianos de disponer de la principal arteria de comunicación de nuestro país libre de peaje. Llevábamos más de dos décadas soportando uno de los peajes más duros de la Unión Europea y, puestos a escoger, veo que todos habríamos preferido continuar apretándonos el cinturón hasta el año 2006. Cuando todos esperábamos la revisión de nuestra particular condena, no sólo no nos dan la condicional por buen comportamiento desde 1970 sino que este Gobierno, incomprensiblemente, nos proroga la condena trece años más. Hasta el año 2019, los valencianos tenemos que seguir parando nuestros vehículos para pagar un peaje que, a pesar de su rebaja, sigue siendo de los más altos de Europa.

Quiero apuntar que todos habríamos podido coincidir en realizar un esfuerzo que contribuyera a reducir los peajes de la A-7, fundamentalmente para que la economía valenciana no tuviera que continuar soportando costos sobreañadidos de transporte y para que esta medida ayudara a racionalizar el uso de las infraestructuras de comunicación en el corredor del Mediterráneo. Como ya sabrán SS. SS., el arco del Mediterráneo, desde La Junquera hasta Murcia, constituye el primer corredor multimodal de transportes de viajeros y de mercancías de España. El corredor paralelo, libre de peaje, ha agotado sobradamente el límite de su capacidad, mientras que la A-7 soporta menos de la mitad de la densidad de tráfico para la cual fue proyectada. En términos globales, la autopista capta, a duras penas, un 50 por ciento de su tráfico natural de vehículos ligeros y un 25 por ciento de pesados.

Quiero reiterar que todos los grupos habríamos podido coincidir en realizar ese esfuerzo necesario que impidiera la culminación de un acuerdo que posibilitara la recuperación de la A-7 sin prorrogar la concesión, pero creo que al Partido Popular le ha faltado capacidad política de culminar satisfactoriamente un acuerdo con la empresa concesionaria; digo capacidad política porque en esta ocasión contaba incluso con la voz mayoritaria del Parlamento valenciano. En el fondo del debate subyace la confusión, como se ha manifestado, entre la obligación de los responsables públicos de mantener el equilibrio económico-financiero de la concesión y compensar a la compañía, mediante prórroga de la concesión, por cambios introducidos en el régimen de prestación del servicio público, en particular, la reducción de tarifas.

La compensación mediante prórroga de la concesión es un instrumento al servicio de la obligación de la Administración de mantener el equilibrio económico-financiero de la concesión, pero no es el único ya que se habría podido abordar o actuar sobre el régimen económico-financiero de la empresa concesionaria, haciendo posible las necesarias variaciones en la forma de prestar el servicio, en particular la reducción de las tarifas del peaje, además de otros como la ampliación de las infraestructuras, sin que ello supusiera una necesaria prórroga de la concesión. A este diputado le acucian serias dudas sobre cuáles son las verdaderas intenciones a la hora de ampliar la concesión de los peajes de la A-7, ya que los empresarios de las autopistas venían manifestando su preocupación por la finalización de las concesiones. Yo no diré que la política del Partido Popular tenga algo que ver con las presiones de estos potentes grupos, ya que en estos momentos se puede considerar que el Gobierno ha posibilitado un gran favor a estos empresarios. Tampoco considero, ni consideraré, las declaraciones realizadas en el Senado en esta Comisión por el portavoz del Partido Popular, que felicitaba al señor ministro de Fomento por las autopistas de peaje. Decía que, dado que los ricos podrán viajar mejor, los no tan ricos tendrán mucha menos congestión de tráfico, como decía el excelentísimo señor don Rodolfo Ainsa.

Para finalizar, tan sólo quiero manifestar que las autopistas de peaje hacen recaer sobre los usuarios de una parte del territorio un agravio y un gravamen económico perjudicando a la práctica totalidad de las comarcas que lo forman; que la Comunidad Valenciana y una parte importante de Cataluña se encuentran atravesadas, de norte a sur, por la autopista de peaje A-7 que posibilita una vertebración comunicativa adecuada. Desde el punto de vista comercial, la existencia de peajes en esta vía perjudica seriamente no sólo a las empresas exportadoras sino también al principal flujo económico de esta zona, que es el turismo. También quiero apuntar que socialmente no se pueden seguir manteniendo diferenciaciones por el uso de infraestructuras viarias básicas derivadas, muy a pesar suyo, de otras épocas, que vienen provocando movilizaciones desde diversas plataformas cívicas, con lemas como: A-7, año 2006, ni un día más.

Por todo ello y considerando que no es tarde si existe voluntad por parte de los grupos, el Grupo Parlamentario

Socialista quiere, mediante esta proposición no de ley, instar al Gobierno a que rescinda la reciente prórroga de la concesión de la A-7 por considerar que lesiona gravemente los intereses de los valencianos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): ¿Algún grupo quiere intervenir para toma de posición?

Tiene la palabra el señor Sedó.

El señor **SEDÓ I MARSAL**: Señora presidenta, muy brevemente.

Nuestro grupo no va a apoyar ninguna de las proposiciones no de ley ni de las enmiendas si fuesen aceptadas.

Lo que se necesita es un equilibrio financiero en las concesiones y que la tarifa por kilómetro en las autopistas esté dentro del orden europeo. Nos parece que lo que debe hacerse es aplicar la rebaja que se pactó en la A-7, no solamente en la zona de Aumar sino en otros tramos de autopistas, en parte de la A-2, estando algún tramo todavía en fase de buscar acuerdos. Comprendemos las inquietudes de todo el mundo, sobre todo en la zona valenciana de la A-7, autopista que, como decía algún portavoz, atraviesa toda Cataluña. Aquí podríamos discutir entre autovías, autopistas y todas las definiciones que hay.

Se dice que la autopista la paga el usuario y es verdad, pero si se libera la concesión, ¿quién va a pagar entonces?, porque el mantenimiento de la autopista necesita toda una serie de inversiones, con lo cual lo pagan todos los ciudadanos. Nosotros estaríamos muy contentos si esas zonas que no se han visto favorecidas por la fiebre de las autovías que disfrutaron otras comunidades vieran ahora mejorada su situación. Si toda la nacional de Valencia a Barcelona hubiese sido autopista, se habría visto favorecida la zona. Debido a cómo tenemos las comunicaciones, creemos que no se puede romper el equilibrio y, en cambio, sí se puede buscar a la vista del régimen de autopistas que hay en Europa. En la A-7 se podría buscar el precio por kilómetro según la media europea. En Cataluña hay también algunas autopistas que no son de concesión estatal sino de comunidades autónomas cuyo peaje hay que revisar porque todavía tienen un precio más caro que la media europea. Lo importante es que el precio esté dentro de los límites que en todas partes existen para autopistas. Nosotros creemos que el hecho de que se haya prorrogado la concesión no es tan grave, porque, al fin y al cabo, lo tiene que pagar el usuario y no el ciudadano.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Ortiz.

El señor **ORTIZ PÉREZ**: Señora presidenta, voy a hacer una intervención global abarcando todas las que se han realizado y me va a permitir que posteriormente haga unas matizaciones a las enmiendas que se han presentado a las proposiciones no de ley.

De todas SS. SS. es sabido que las autopistas de peaje están reguladas por una normativa específica que forma parte de los contratos de concesión suscritos por las respectivas sociedades concesionarias y la Administración

concedente. Dicha normativa establece unos derechos y obligaciones tanto para la Administración como para el concesionario. Entre los derechos de este último se incluye el cobro de un peaje con arreglo a las tarifas aprobadas. La supresión de dicho derecho no sólo rompería el equilibrio económico-financiero de la concesión, sino que la Administración se vería obligada a pagar indemnizaciones de elevada cuantía si el desequilibrio se produce por decisión de la misma, desvirtuando la propia naturaleza contractual de la concesión al revocar el derecho esencial de una de las partes, esto es, el derecho del concesionario a percibir la prestación económica pactada.

El levantamiento de un peaje no puede considerarse de forma aislada, ya que no sólo se ha pedido la liberalización del peaje de la autopista A-7, sino que también el resto de empresas concesionarias del Estado han hecho otras solicitudes. Esta decisión conlleva otra política, de fondo, sobre el sector de las autopistas que, como hemos dicho, comportaría el pago de indemnizaciones que en este momento podríamos cifrar cercanas al billón de pesetas, ya que lo que no podemos hacer es liberar el peaje de una sola autopista sin tener la misma consideración con el resto de empresas concesionarias. Además, el mantenimiento de una autopista de peaje supone una inversión de 12 a 18 millones de pesetas por kilómetro, por lo que, como decía el señor Sedó, en el caso de que se liberalizase el peaje de la autopista, los gastos de mantenimiento y de explotación deberían ser sufragados por los usuarios y no por el conjunto de los españoles.

Respecto al tema que nos ocupa, la autopista A-7, me gustaría recordar que el Consejo de Ministros, en su reunión de 31 de octubre de 1997, aprobó por real decreto la prórroga de la concesión de la A-7 a la empresa Aumar. De todos es conocido que este real decreto contempla una rebaja en sus tarifas del 40 por ciento para vehículos pesados, a la que hay que incrementar la rebaja del Impuesto sobre el Valor Añadido con arreglo a los pactos suscritos con el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). Si, como decía el señor Chiquillo, reducimos el aumento del 2 por ciento por la inflación, en este momento los vehículos pesados están pagando un 47 por ciento por la utilización de la autopista; los vehículos ligeros, un 30 por ciento como norma general, añadiéndose el 9 por ciento del IVA y reduciéndose el 2 por ciento de aumento que ha producido este nuevo ajuste de tarifas. Por otra parte, el real decreto de prórroga contempla un compromiso de la empresa Aumar de una inversión de 5.000 millones de pesetas. Señorías, a mí me hubiera gustado que hubiera sido de 10.000, como es lógico, pero éste es el acuerdo al que se ha llegado y que el Grupo Parlamentario Popular apoya en todos sus términos.

Este real decreto permite mantener más de 600 puestos de trabajo. Eso quiere decir que, cuando se firmó este nuevo acuerdo, dimos tranquilidad a más de 600 familias, cuyos puestos de trabajo se mantuvieron. En este tema no habrá discusión posible, porque hoy en día no sólo es importante crear empleo, sino mantener los puestos de trabajo.

Como en una de las intervenciones se decía que se está penalizando a las empresas de transporte, voy a poner un

ejemplo. Hay empresas que facturaban al año 45 millones de pesetas y la nueva reducción de tarifas les va a suponer un ahorro de unos 18 millones de pesetas. Son datos contrastados. Señorías, estamos discutiendo un tema al que parece que los usuarios no le hacen mucho caso. En 1997, y según los datos que poseo en este momento, había una intensidad media diaria de vehículos ligeros de 8.700, pero con arreglo a la rebaja de tarifas ha aumentado en más de 10.000; y en relación con los transportes pesados la intensidad media diaria era de 2.900 y en la actualidad ronda los 3.700.

Señora presidenta, si me lo permite, voy a hacer unas ligeras matizaciones a las enmiendas que se han presentado a las proposiciones no de ley. Sin ánimo de polémica, como es natural, me voy a referir en primer lugar a la enmienda que ha defendido y presentado el señor Chiquillo. El señor diputado aduce que este real decreto puede vulnerar los principios de las bases de la convocatoria. Tengo que recordarle al señor Chiquillo que la Ley 13/1996, de 30 de diciembre, sobre medidas fiscales, administrativas y de orden fiscal, en su artículo 157, la Ley de acompañamiento a los Presupuestos Generales del Estado, como se le conoce de forma familiar, modificó la Ley 8/1972, de 10 de mayo, sobre construcción, conservación y explotación de autopistas en régimen de concesión. Establecía también un límite importante, que tanto las concesiones nuevas como las prórrogas de concesión no podían superar más de 75 años.

El Gobierno y mi grupo parlamentario entienden que se han cumplido de forma rigurosa todos los preceptos legales para que el Consejo de Ministros autorice ese nuevo convenio entre el Estado y la empresa Aumar sobre la explotación de la A-7. No hemos hablado de rescate, pero cabría convenir que menos mal que ahora ha cambiado de opinión la mayoría de los grupos políticos y han desechado la viabilidad del rescate porque ello supondría un gasto astronómico para el Estado; no sólo sería inviable por su altísimo costo sino porque aumentaría en más de 40.000 millones la deuda pública.

La señora Urán se ha sumado a la enmienda que ha presentado el Grupo Parlamentario Mixto, que ha defendido el señor Chiquillo, y la ha aceptado en todos sus términos como enmienda transaccional a su proposición no de ley. En el análisis global que he hecho he intentado contestar a su argumentación. Estoy de acuerdo con la señora Urán en que debemos aunar nuestros esfuerzos para mejorar como vías alternativas aquellas carreteras nacionales que necesitan actuaciones. No le debe preocupar a S. S. que esas variantes de poblaciones que se van a licitar próximamente incidan de forma negativa en el medio ambiente. Es de todos sabido que todos estos proyectos tienen que llevar de forma preceptiva el informe de impacto ambiental. Reitero mis argumentos y espero que así lo comprenda la señora Urán.

Por último, me voy a referir a la intervención del señor Boix, del Grupo Parlamentario Socialista. Hay que recordar, en primer lugar, el acuerdo que suscribió el anterior Gobierno el 3 de mayo de 1995. Es cierto que ese acuerdo no fue llevado a Consejo de Ministros, no por la presión de

los parlamentarios valencianos del Partido Socialista, sino porque cuando se dieron cuenta de su firma no tuvieron presente que la Ley de autopistas que estaba en vigor en aquel momento no permitía nuevos convenios de prórrogas y rebajas de peaje. Quiero recordarle, señor Boix, que el Gobierno socialista firmó un acuerdo —vuelvo a repetir, sin llevarlo al Consejo de Ministros— en el que básicamente se concedía una prórroga de quince años; la rebaja para vehículos pesados era de un 30 por ciento y la de vehículos ligeros, de un 10 por ciento, eso sí, con una especie de bono-bus, dependiendo de los viajes de ida y vuelta que se producían en cada momento. Señor Boix, traer a la Cámara en este momento una propuesta para que se anule el convenio firmado entre el Ministerio de Fomento, el Gobierno en este caso, y la empresa concesionaria, no creo que sea coherente, porque su Gobierno firmó ese acuerdo que era mucho más perjudicial para los intereses de los valencianos. Debería reconsiderar su postura y ser coherente no sólo con lo suscrito por el anterior Gobierno sino también con lo manifestado por el portavoz de su grupo en la comparecencia del ministro de Fomento, en la que decía que inicialmente apoyaba el acuerdo a la espera de conocer nuevos datos.

Vuelvo a reiterar que tenemos una autopista que soporta un peaje con un acuerdo suscrito recientemente y los usuarios deben tener la oportunidad de disfrutar de una vía alternativa de gran capacidad como puede ser la mejora de las nacionales 340 y 332. El Gobierno está comprometido no sólo en mejorar estas vías de circulación, sino también en cumplir lo que dice el plan director de infraestructuras, es decir, que la Nacional 340 se pueda convertir en autovía libre de peaje y sí el usuario pueda elegir entre una vía libre de peaje y una de peaje.

Para terminar, señora presidenta, por los argumentos antes expuestos, reitero la oposición del Grupo Popular a todas las proposiciones de ley y también a aquellas enmiendas que se puedan aceptar por los proponentes. **(El señor Chiquillo Barber pide la palabra.)**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): ¿Para qué quiere hacer uso de la palabra, señor Chiquillo?

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Para proponer una enmienda transaccional conjunta de los grupos que hemos presentado hoy proposiciones no de ley respecto a lo que nos une, que es la solicitud de la revocación, y manifestar *in voce* un texto que hemos consensuado.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Su señoría tiene la palabra.

El señor **CHIQUILLO BARBER**: Por la coincidencia plena entre el Grupo Parlamentario Federal de Izquierda Unida, el Grupo Parlamentario Socialista y Unión Valenciana, así como del diputado del Grupo Parlamentario Mixto, señor Alcaraz, dado que la alternativa de las nacionales 340 y 332 no existe y que en estos momentos o pagas el peaje por la A-7 o lo pagas en tiempo, vidas humanas y saturación y dado que no hay una voluntad de que se reali-

cen esas mejoras en las nacionales citadas, reiteramos nuestra petición en esa enmienda *in voce* que agrupa el planteamiento de los grupos que he citado anteriormente, que vendría a decir lo que se recoge en la enmienda presentada por Unión Valenciana: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que sea revocado el acuerdo contemplado en el Real Decreto 1.674/1997, de 31 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas adjudicadas a la mercantil Autopistas del Mare Nostrum, S. A., concesionaria del Estado, todo ello por vulnerar los principios de las bases de la convocatoria y el decreto de adjudicación donde no se recogía... Sería importante que todo ello se realizara manteniendo el acuerdo manifestado en reiterados debates en el seno de las Cortes valencianas en el año 1987, si les parece bien a los demás grupos.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Puede hacer llegar el texto a la Mesa y que los grupos políticos expresen su opinión en el momento de la votación.

— **POR LA QUE SE INSTA AL GOBIERNO A PARALIZAR LOS TRÁMITES INICIADOS PARA EJECUTAR LA LLAMADA «SOLUCIÓN 1» ADOPTADA POR EL MINISTERIO DE FOMENTO, PARA LLEVAR A CABO EL DESVÍO DE LA CARRETERA N-332 A SU PASO POR SUECA Y FAVARA (VALENCIA) (Número de expediente 161/000817).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Pasamos, a continuación, a la proposición no de ley por la que se insta al Gobierno a paralizar los trámites iniciados para ejecutar la llamada «solución 1» adoptada por el Ministerio de Fomento para llevar a cabo el desvío de la carretera N-332 a su paso por Sueca y Favara (Valencia).

Tengo entendido que el grupo proponente desea retirarla. ¿Es así, señora Urán?

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Sí, señora presidenta, pero si me concede la palabra explicaré los motivos que inducen a mi grupo a retirar la iniciativa.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Tiene la palabra, señora Urán.

La señora **URÁN GONZÁLEZ**: Señorías, cuando nuestro grupo parlamentario presentó esta iniciativa el 20 de enero de este año el Ministerio de Fomento había adoptado una solución al desvío de la N-332 entre las localidades de Sueca y Favara que perjudicaba terriblemente el parque o pre-parque natural de la Albufera y no tenía en cuenta las necesidades para mejorar las condiciones de comunicación entre diferentes poblaciones. Nuestro grupo presentó la iniciativa dado el carácter que tenía de perjuicio medioambiental y porque no daba solución a los problemas que realmente debía solucionar esta variante.

En aquel momento no había negociaciones entre el Ministerio de Fomento y los ayuntamientos, que estaban a la espera de ser recibidos para poder continuar hablando e intentar convencer a dicho Ministerio de la alternativa que proponían los ayuntamientos afectados y la propia Consejería de Medioambiente, porque afectaba al Plan de ordenación de la Albufera de Valencia. En estos momentos ha habido acuerdo entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat y los municipios afectados, considerándose como mejor solución la de los municipios, introduciendo alguna variación. El objetivo que perseguía nuestra iniciativa, que era que no se llevara a cabo esta obra tal y como el Ministerio de Fomento preveía, se ha visto asumida, por lo que retiramos nuestra iniciativa felicitándonos de que por fin se haya escuchado a los ayuntamientos y a la Generalitat y se haya llegado a un acuerdo que favorece no sólo al parque sino también a las localidades.

— **SOBRE EIX PIRINENC. PRESENTADA POR EL GRUPO SOCIALISTA DEL CONGRESO (Número de expediente 161/000878).**

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Pasamos al punto número 8, proposición no de ley sobre Eix Pirinenc.

Para defender la propuesta del Grupo Socialista la señora Cunillera tiene la palabra.

La señora **CUNILLERA I MESTRES**: Señora presidenta, antes de empezar con el debate de la proposición y dado que vamos a hablar del Eix Pirinenc, porque cuando esta diputada le preguntó en otra ocasión al Gobierno por el eix transversal lo confundió con el Eix Pirinenc, es oportuno recordar que el Eix Pirinenc es la carretera N-260, que se concibió de esta forma.

Yo presenté una pregunta al Gobierno para que me explicara cuáles eran los motivos de la declaración de interés del eix transversal en la ley de presupuestos de este año y éste me contestó hablando del proyecto del Eix Pirinenc en el tramo entre Llança y Portbou. La confusión del Gobierno respecto a estos dos eix es bastante manifiesta y a eso se debe mi primera aclaración para que no nos enredemos ahora.

El Eix Pirinenc nació como una conexión necesaria entre el Cantábrico y el Mediterráneo y es una obra que se ha considerado de interés para todas las tierras. En el concepto de articulación territorial que queremos desarrollar cuando se mejora una infraestructura hay que tener muy en cuenta los intereses de los habitantes de los territorios, la necesidad de asentar a sus habitantes en esos lugares; hay por tanto la necesidad de ofrecer una calidad de vida semejante a la que pudieran tener en el ámbito urbano.

Esta carretera nació en esta legislatura con muchos problemas porque tuvimos ocasión, en uno de los primeros plenos de control a este Gobierno, de escuchar las acusaciones que vertió el vicepresidente segundo del Gobierno y ministro de Economía a las obras que se estaban ejecutando en otro tramo de esta carretera, precisamente porque

creía que eso se debía a que el tramo discurría por el pueblo natal del anterior ministro de Obras Públicas, señor Borrell. Creo que había un intento de ofender al anterior Gobierno, de desmerecer la labor que éste había realizado, pero no se dio cuenta el vicepresidente del Gobierno de que a quien se ofende en realidad con estas menciones es a los habitantes del territorio que con estas infraestructuras tienen una mejora sustancial, que merecieron una atención que hasta ese momento no habían tenido. Esperamos una rectificación del Gobierno que nunca llegó.

Esos antecedentes han tenido su traducción en un trámite posterior con el debate de dos leyes de presupuesto. En la ley de presupuestos del año 1997 el Eix Pirinenc tenía una dotación de 4.000 millones de pesetas. Sufrió un recorte, vía enmiendas, de 2.000 millones de pesetas. Una vez advertido el error —entre comillas— de los grupos que votaron en aquel momento esas enmiendas y el escándalo que hubo en la opinión pública cuando se vio el recorte que se pretendía dar a la obra —por otro lado, todos los grupos políticos en Lleida decimos que es una obra muy necesaria—, se rectificó y parecía que había otro talante. Cuando se produjo el recorte presupuestario del año 1997 vimos que no había ningún error, sino que era intención del Gobierno recortar el presupuesto en 2.000 millones de pesetas.

El 20 de junio de 1997, mi compañera de grupo parlamentario y diputada por Girona, la señora Palma, presentó unas preguntas al Gobierno sobre los trámites de ejecución del Eix Pirinenc y se le decía concretamente que se encontraba a la espera de la declaración de impacto medioambiental. En el año 1998, cuando se discutió la Ley de presupuestos, se preveía la inversión para el tramo de la Poblada de Segur-Xerallo de 3.740 millones de pesetas para concluir dicho tramo y el comprendido entre la Poblada de Segur y Sort, donde había unas obras de seguridad, las que habían escandalizado tanto en aquel momento al vicepresidente segundo del Gobierno.

La verdad es que quedaba desasistido el tramo comprendido entre Xerallo y Pont de Suert, pero a principios de este año el Gobierno anunció a través del Ministerio de Fomento su decisión de reiniciar todos los trámites y estudios de los tramos pendientes, con lo cual la voluntad de ejecutar esa obra queda en un impasse cuando menos problemático y con una incógnita en el tiempo, al tiempo que asistimos una vez más a la utilización de las declaraciones de impacto medioambiental como mecanismo dilatorio para la realización de obras públicas cuando el Gobierno no parece tener una intención prioritaria de realizarlas.

Este tema en Lleida es recurrente. Lo hemos visto en el tramo de la carretera entre Aren y Pont de Suert una carretera en la N-230 muy transitada. Mi compañero el señor Morlán y yo misma hemos tenido ocasión de preguntar por escrito al Gobierno por dos veces y nos hemos encallado otra vez en que hay que realizar las declaraciones de impacto medioambiental, sin que se nos haya dicho que la primera declaración haya tenido problema o cuestión técnica que haya hecho obligatoria esa revisión.

Nos encontramos ahora con que habitualmente en nuestra tierra se hacen grandes proclamas del interés que tene-

mos todos por su desarrollo y por la mejora del nivel económico. Dicen que el Gobierno quiere seguir reparando las injusticias que se han cometido con las comarcas del Pirineo de Lleida, pero con maniobras como las que estamos contemplando en este trámite se puede paralizar una vía de comunicación fundamental.

Si hacemos un esfuerzo todos los grupos podemos aprobar esta proposición no de ley. El Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió) va a hacer una pequeña matización a la proposición no de ley, a la cual nuestro grupo estaría dispuesto a atender con todo el interés que merece.

Cuando un diputado de un grupo va a Poble de Segur y da una conferencia titulada: Eix Pirinenc una reivindicación de la montaña, lo coherente es atenderla. Si todos los grupos entienden que el Eix Pirinenc es una reivindicación sensata que se debe atender, como decía esta mañana un diputado del Grupo Popular, merecerá la aprobación de todos los grupos. Como digo, estamos pendientes de escuchar la matización de Convergència i Unió que vamos a atender con todo el interés.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): ¿Algún grupo político desea expresar su posición?

Tiene la palabra el señor Companys.

El señor **COMPANYS SANFELIU**: Señora presidenta, señoras y señores diputados, muy brevemente, sin ánimo de ofender a nadie, pero en todo caso sí de centrar un poco el tema.

He escuchado con interés la intervención de la diputada señora Cunillera, que ha explicado un caso anecdótico que se da en algunos casos en las votaciones de los presupuestos, porque en un momento determinado puede haber algún error. Ello se produce sin ánimo de que ocurra, pero para eso está el trámite parlamentario del Senado, para corregir ese error.

Me gustaría dejar claro algo que no se ha explicado y es que el portavoz en la Comisión de Presupuestos, el señor Borrell, también lo votó a favor. Vamos por tanto a compartir el error que fue, por otra parte, subsanado en el Senado. Quería dejar claro este hecho porque en su momento repasé el «Diario de Sesiones». Fue un error que se subsanó y el señor Borrell también votó como el resto de los grupos.

Por otro lado, ya hemos discutido en diferentes ocasiones este tema. Todas las formaciones políticas estamos de acuerdo en la necesidad de poner en marcha lo antes posible ese eje transversal que atraviesa los Pirineos y que tiene que ser una fuente importante de equilibrio territorial.

Lo cierto es que los proyectos de las zonas montañosas son difíciles y a veces si no se hacen bien, y con excesiva prisa nos podemos encontrar en la situación actual donde no se ha respetado el proyecto original y ha habido muchas modificaciones pues no se hicieron en algunos casos los estudios de impacto ambiental y en otros no se hicieron los estudios geológicos adecuados, con lo cual nos encontramos ahora con que el coste real de una carretera que tenía

que costar un dinero determinado se ha multiplicado por tres y por cuatro, coste al que tendremos que hacer frente.

Todos estamos dispuestos a que esa carretera sea una realidad, pero hay un ejemplo claro de la improvisación que es la situación en que se encuentra, por ejemplo, el municipio de Bressú, que es un pequeño núcleo que depende del Ayuntamiento de Sort, que está situado a unos quinientos metros de la carretera y que se está cayendo porque la montaña se marcha. No se hicieron bien los estudios de impacto ambiental en su momento, la montaña baja y tendremos que hacer alguna cosa. Si el Gobierno no lo hace, nosotros haremos una acción de carácter parlamentario para solucionar el problema en esa zona.

Por tanto, el tema tiene su complejidad y pienso que en este momento el ánimo de mi grupo es un ánimo absolutamente constructivo, por lo que hemos propuesto al Grupo Parlamentario Socialista que se saque la palabra «nuevos», por lo que quedaría una redacción que, de alguna manera, recoge la voluntad de todos los grupos políticos y creo que del propio Gobierno; todos los diputados y el Gobierno tienen interés en que en el plazo más corto posible tengamos un buen eje que una toda la zona pirenaica. Si el Grupo Socialista acepta la modificación, sacando de ese párrafo la palabra «nuevos», daríamos soporte a esa proposición no de ley, con el ánimo de que el Gobierno, en el tiempo más breve posible, dé cumplimiento a esa voluntad de construcción de ese eje transversal.

La señora **VICEPRESIDENTA** (Heras Pablo): Por el Grupo Popular, tiene la palabra el señor Llorens.

El señor **LLORENS TORRES**: Señora presidenta, adelante, en nombre del grupo parlamentario del que soy portavoz, que nuestro grupo se suma a la enmienda transaccional que ha planteado el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), señor Companys, y apoyamos, por supuesto, esa proposición. **(El señor presidente ocupa la Presidencia.)**

Quería decir a la autora de la proposición que ahora estamos debatiendo que hay algunas propuestas que se pueden volver en contra del que las hace, sobre todo cuando no están fundadas en el rigor y en la credibilidad. Ha hecho algunas alusiones sobre unos errores que se cometieron en una Comisión de Presupuestos, a lo que le ha respondido cumplidamente el portavoz del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió); los errores se producen, pero lo malo es no rectificarlos, y de eso su grupo político nos ha dado numerosísimos ejemplos en los años en que han ostentado responsabilidades de Gobierno. Ha hecho también alusión a una pregunta que ha sido respondida de forma errónea, y lo ha hecho de forma caricaturesca, diciendo que el Gobierno ha respondido sobre el eje transversal, cuando la interpelante hacía otro tipo de pregunta. Yo no conozco ni la pregunta ni la respuesta, pero, a veces, una respuesta confusa obedece a una pregunta confusa. Si se habla de transversalidad, y en Cataluña, el eje transversal todos sabemos a qué responde, a veces la respuesta puede ser confusa. Pero nada de lo que ha dicho me ha parecido relevante con respecto a la propuesta que nos ocupa.

Querría decir que en estos momentos, el Eix Pirinenc está en ejecución; en este momento, está en fase de licitación el tramo Montagut-Olot, porque el Eix Pirinenc no sólo afecta a la provincia de Lleida, es una comunicación, como usted muy bien ha dicho, entre la cornisa cantábrica y la cornisa mediterránea y, por tanto, discurre también en otras provincias. Y en el tramo Montagut-Olot se ha licitado por un importe de 13.300 millones de pesetas. El tramo La Pobla de Segur-Senterada está en ejecución por casi 4.000 millones de pesetas y, precisamente, el tramo Serrallo-Malpàs/Malpàs-Pont de Suert, es verdad que se ha aplazado porque está pendiente del impacto medioambiental preceptivo y previo. Por eso no se pueden ejecutar esas obras y se hace eso porque en una carretera vecina, que es la que discurre por La Pobla de Segur a Sort, como no se hizo ese impacto medioambiental, a pesar de todas las recomendaciones del Ministerio de Fomento en aquella época, dirigido precisamente por su titular, el señor Borrell, resulta que el presupuesto inicialmente previsto de 4.000 millones de pesetas, ha subido a más de 11.000 millones de pesetas, porque se han producido unos deslizamientos de los taludes de la ladera que han obligado a sucesivos proyectos de reforma que han encarecido la obra multiplicándola por tres; es decir, nadie está discutiendo el celo del señor Borrell en defender las obras, en este caso, que circulan por su territorio, porque ello beneficia a todos. Ese mismo celo no se ha demostrado en todas las obras que conciernen a la provincia de Lleida, porque usted sabe, señora diputada, que cuando el señor Borrell era ministro, dijo que mientras él fuera ministro, no se haría la obra del canal Segarra-Garrigues, a pesar de que se formó una mayoría parlamentaria que acordó que se hiciera. (**La señora Cunillera i Mestres: Eso es mentira.**) Es decir, que ese celo que está demostrando el señor ex ministro por la zona en donde él ha nacido, que es La Pobla de Segur, no ha sido ampliado a toda la provincia de Lleida. Pero no se ha discutido jamás la necesidad y la urgencia de esa obra, sino que, por no haberse cumplido los trámites preceptivos de impacto medioambiental previo, se multiplicó por tres el presupuesto inicialmente previsto, y esos importes se han pagado con cargo al presupuesto de los años 1996 y 1997, en la zona por la que va a discurrir el Eix Pirinenc objeto de esta proposición. Por eso, estamos en condiciones de decir que la inversión en la zona pirenaica de la provincia de Lleida alcanza unas cifras nunca realizadas en los 14 años de Gobierno socialista (**La señora Cunillera i Mestres: ¡Hala!**), primero, por las que están...

Señor presidente, no me deja hablar la señora Cunillera. Yo le he escuchado con muchísima paciencia mientras ella hacía demagogia y cometía errores...

El señor **PRESIDENTE:** Permítame, señor Llorens, que le interrumpa para decirle y comunicar a todos los miembros de esta Comisión que a las doce del mediodía el Congreso tiene preparada una concentración, para el que quiera sumarse naturalmente, en protesta por el bárbaro asesinato de ayer. Por tanto, en función de que creo que tenemos todos interés en estar en dicha concentración, le

pedido al señor Llorens que vaya acabando, puesto que como ya ha hecho algunas alusiones de carácter relativamente personal a la señora Cunillera, supongo que la diputada me pedirá la palabra, a la que se la daré durante un minuto nada más, para que podamos estar en la concentración todos los que queramos hacerlo.

Por tanto, señor Llorens, le ruego que vaya acabando su intervención.

El señor **LLORENS TORRES:** Muchas gracias, señor presidente.

En resumen: el único tramo que tiene una cierta paralización de las obras es el tramo objeto de una declaración de impacto medioambiental previo, como he dicho antes, que no se hizo en otra obra vecina y ésa es la causa de que se haya multiplicado por tres el presupuesto hasta ahora y que se haya pagado con cargo a los ejercicios presupuestarios de 1996 y 1997. Por tanto reitero que la posición del Grupo Parlamentario Popular, al que represento en estos momentos, será sumarse a la propuesta transaccional ofrecida por el Grupo Catalán (Convergència i Unió).

El señor **PRESIDENTE:** Señora Cunillera, le doy la palabra muy brevemente para si quiere contestar a alguna alusión y, sobre todo, para que diga cuál es su posición respecto a la enmienda presentada por el Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió).

Señora Cunillera.

La señora **CUNILLERA I MESTRES:** Señor presidente, respecto de la enmienda del Grupo Catalán (Convergència i Unió) podemos aceptarla, porque entendemos que al quitar la palabra «nuevos» queda implícito y explícito que habrá un compromiso en las futuras leyes de presupuestos para que esa obra se vea reflejada si no por el anteproyecto o el proyecto que mande el Gobierno, sí por las enmiendas que nuestros grupos puedan presentar. En ese sentido, la aceptaríamos.

Quiero decir muy rápidamente, señor presidente, que mi compañero el señor Llorens, de mi circunscripción, abusa siempre del cariño que le tengo, que le consta que le tengo y mucho, y me quiere llevar por excursiones antiborrelianas por esa obsesión que les ha entrado por nuestro futuro y presente candidato, y por ese camino no le voy a seguir, pues ocasiones tendremos de debatir sobre Segarra-Garrigues, sobre autovías y sobre lo que él quiera.

Deseo hacer sólo una puntualización: es verdad que se está gastando en el Eix Pirinenc, en las obras del pirineo leridano, pero querría que quedara claro y dejar constancia en esta Comisión y en el «Diario de Sesiones», que todo son obras, todo son proyectos que quedaron del anterior Gobierno. No hay ni un proyecto nuevo ni una obra nueva que este Gobierno haya presentado ni para el pirineo de Lleida ni para ninguna otra cosa que tenga la trascendencia que tiene este Eix Pirinenc.

El señor **PRESIDENTE:** Muchas gracias, señora Cunillera. Aceptada la enmienda tal como ha sido propuesta,

se suspende la sesión hasta la una de la tarde, en que la volveremos a reanudar para votar.

Se suspende la sesión.

Se reanuda la sesión.

El señor **PRESIDENTE:** Vamos a proceder a las votaciones de las proposiciones no de ley. La primera proposición no de ley, relativa al deterioro del firme de la carretera N-120, ha sido retirada. Lo ha sido también la proposición no de ley sobre actuaciones en la costa del municipio de Guía de Isora en la isla de Tenerife. La tercera, que vamos a someter a votación, es la proposición no de ley sobre la construcción de una nueva estación de ferrocarril en la localidad de Vallada, en Valencia. Quedaría de la siguiente forma:

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que adopte las medidas que sean necesarias para que se reconsidere la decisión de trasladar la estación de ferrocarril de la localidad de Vallada (Valencia) a una nueva estación alejada del casco urbano.

Con este texto, vamos a proceder a su votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

Pasamos ahora a votar las proposiciones no de ley números 4, 5 y 6, relativas todas ellas a la autopista A-7, cuya concesionaria es la empresa Aumar y a su período de prórroga. Había una del Grupo Mixto, señor Chiquillo, una de Izquierda Unida y otra del Grupo Socialista; había asimismo unas enmiendas de Nueva Izquierda, Grupo Mixto. Se ha llegado a una redacción conjunta de las tres proposiciones no de ley y de las enmiendas, la cual procedo a leer: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno para que sea revocado el acuerdo contem-

plado en el Real Decreto 1674/1997, de 31 de octubre, por el que se modifican determinados términos de la concesión de las autopistas adjudicadas a la mercantil Autopistas del Mare Nostrum, S. A., concesionaria del Estado, todo ello por vulnerar los principios de las bases de la convocatoria y el decreto de adjudicación, donde no se recogía la posibilidad de establecer prórroga alguna para la adjudicación de las autopistas Valencia-Alicante y Tarragona-Valencia, así como la Sevilla-Cádiz, todo ello de conformidad con el acuerdo del Pleno de las Cortes valencianas solicitando la finalización de la concesión de explotación en el año 2006.

Éste es el texto que se somete a votación.

Efectuada la votación, dio el siguiente resultado: votos a favor, 19; en contra, 20.

El señor **PRESIDENTE:** Queda rechazado.

La proposición no de ley número 7 ha sido retirada por el Grupo de Izquierda Unida, que es el que la había presentado, por lo que vamos a votar la última proposición no de ley sobre Eix Pirinenc.

A esta proposición no de ley del Grupo Socialista se ha presentado una transaccional por parte del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió), siendo el texto que quedaría el siguiente: El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que acelere los trámites de licitación y adjudicación de las obras pendientes en el Eix Pirinenc sin que esta obra se vea sometida a recortes presupuestarios ni otras dilaciones.

Con este texto la sometemos a votación.

Efectuada la votación, dijo:

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

Se levanta la sesión.

Era la una y quince minutos de la tarde.